# Die Verkehrspolitik im Dienste der deutschen Handelspolitik.

Abhandlung

zur

Erlangung der Würde eines Doktors

der wirtschaftlichen Staatswissenschaften

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität

zu Bonn

vorgelegt von

Günter Meyer-Nellm

Diplom-Kaufmann aus Wuppertal-Elberfeld.

1937

Buchdruckerei Richard Mayr, Würzburg

Angenommen auf Bericht

der Professoren Dr. Herbert v. Beckerath und Dr. Vleugels.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

# Inhaltsverzeichnis.


Seite:

Literaturverzeichnis.

Vorwort.

Einleitung . . . . . 1

a) Zielsetzung der Untersuchung . . . . . 1
b) Definitionen . . . . . 2
1. Handels- u. Verkehrspolitik . . . . . 2
2. handelspolitischer Tarif . . . . . 3
c) Grenzen der Anwendbarkeit der Verkehrspolitik als Mittel der Handelspolitik . . . . . 5

A. Anfänge der deutschen Verkehrspolitik . . . . . 8

B. Beginn der Schutzpolitik . . . . . 12
I. Landwirtschaft . . . . . 13
II. Industrie . . . . . 16

C. Der Ausbau des Protektionismus bis zum Weltkriege . . . . 22
I. Landwirtschaft . . . . . 22
a) landwirtschaftliche Produktionsmittel (Dünger 23 Futtermittel 25) 23
b) Getreidewirtschaft . . . . . 26
c) andere landwirtschaftliche Erzeugnisse . . . . . 31
d) Forstwirtschaft . . . . . 32
II. Industrie . . . . . 33
1. Eisenbahn . . . . . 34
a) Kohle . . . . . 35
b) Erze . . . . . 36
c) Erden und Steine . . . . . 39
d) Salz . . . . . 40
e) Roheisen . . . . . 40
f) Eisen und Stahl . . . . . 42
g) Güter der Verarbeitungsindustrie . . . . . 43
2. Schiffahrt und Eisenbahn . . . . . 46
a) Binnenschiffahrt . . . . . 46
b) Seeschiffahrt . . . . . 48
III. Exkurs: Stellung der Tarifpolitik zu den außerdeutschen Staaten 53
IV. Zusammenfassung . . . . . 56

D. Krieg und Inflation . . . . . 58

E. Der Protektionismus der Nachinflationszeit
I. Neue Tariftechnik . . . . . 61
a) Normaltarif . . . . . 61
b) Ausnahmetarif . . . . . 61
c) Ausfuhrausschuß . . . . . 64

II. Handelspolitische Tarife in der Land- und Forstwirtschaft . . 65
a) allgemeine handelspolitische Lage . . . . . 65
b) Produktionsmittel der Landwirtschaft . . . . . 65
Futtermittel . . . . . 65
Düngemittel . . . . . 67
sonstige Bezugsgüter . . . . . 69
c) Getreidewirtschaft . . . . . 69
d) landwirtschaftliche Veredelungsprodukte und sonstige Versandgüter . . . . . 70
e) Forstwirtschaft . . . . . 71
f) Zusammenfassung . . . . . 72
III. Handelspolitische Tarife in der Industrie . . . . . 73
1. Eisenbahn . . . . . 73
a) Grundindustrie . . . . . 74
aa) Bergbau . . . . . 74
Kohle . . . . . 74
Erze . . . . . 76
Salz . . . . . 78
Erden und Steine . . . . . 79
bb) Metallgewinnung . . . . . 79
Roheisen . . . . . 79
Eisen und Stahl . . . . . 80
übrige Metalle . . . . . 80
b) Verarbeitungsindustrie . . . . . 81
aa) Normal- und Ausnahmetarife . . . . . 81
Glas und Glaswaren . . . . . 82
Treibstoffe . . . . . 82
Eisen- und Stahlwaren . . . . . 83
bb) direkte Tarife . . . . . 84
2. Schiffahrt und Eisenbahn . . . . . 85
a) Binnenschiffahrt . . . . . 85
b) See- und Binnenschiffahrt . . . . . 87
Einfuhr . . . . . 87
Ausfuhr . . . . . 88
Durchfuhr . . . . . 89
3. Kraft- und Flugverkehr . . . . . 90
IV. Zusammenfassung . . . . . 90

Abkürzungen.

| | | |
|---|---|---|
| LER | = | Landeseisenbahnrat |
| AT | = | Ausnahmetarif |
| RVM | = | Reichsverkehrsministerium |
| RBD | = | Reichsbahndirektion |
| RGBl. | = | Reichsgesetzblatt |
| VZ | = | Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. |

## Literaturverzeichnis.


1. Adolph, E., Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. Berlin 1927, Springer, Archiv für Eisenbahnwesen, Hefte 1—5.
2. v. Beckerath, Erwin, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahn und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918, Springer.
3. — Die Verkehrsmittel als Objekte der Gemeinwirtschaft. Handbuch der Politik, Band 21 3.
4. — Verkehrspolitik im Dienste der Handelspolitik. Berlin 1931, „Magazin der Wirtschaft" Jahrgang 7, Seite 147 ff.
5. Beckmann, Fritz, Einfuhrscheine. Jena 1926, Fischer. Handw. d. Staatsw. 4. Auflage, III. Band.
6. Bennauer, Wilhelm, Die Übererzeugung im Siegerländer Erzbergbau und Hochofenwerke von 1870 bis 1913. Jena 1935, Fischer.
7. Bitsch, H., Seehafentarifpolitik im In- und Ausland. V.Z. 1925, S. 89 ff. Schiffahrtsjahrbuch 1925, S. 32, 72 ff.
8. Boehme, Otto, Über die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahn und Wasserstraßen im deutschen Reich. Königsberg, 1898.
9. van der Borght, Richard, Das Verkehrswesen. 2. Auflage, Leipzig 1912, Hirschfeld.
10. Denkschrift des Verwaltungsausschusses der deutschen Eisenbahn zur Neuregelung des Normalgütertarifs über die systematische Prüfung des Normalgütertarifs.
11. Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen. Bericht an Seine Majestät, den Kaiser und König, erstattet vom Minister der öffentlichen Arbeiten.
    a) 1890—1900.
    b) 1900—1910.
    c) 1910—1920.
12. Dyes, Die Eisenbahngütertarife in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung. V.Z. 1926, S. 1269 ff., 1302 ff.
13. — Staffeltarif, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagstarif. V.Z. 1925, S. 1473 ff.
14. Elsas, Fritz, Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1912, Enke.
15. Eßlen, J. B., Die Politik des auswärtigen Handels. 1925.
16. Eulenburg, Franz, Außenhandel und Außenhandelspolitik, die internationalen Wirtschaftsbeziehungen. 1929, Grundriß der Sozialökonomik, Band 8.
17. Flügel, Heinrich, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. Jena 1914.
18. Freud, Alexander, Handelspolitik und Tarifwesen. 1900.
19. Gabriel, S. L., Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik. Berlin und Wien 1934, Heymanns.
20. Gerloff, W., Finanz- und Zollpolitik des Reiches. Leipzig 1920.
21. Giese, Kurt, Das Seefrachttarifwesen. Berlin 1919, Springer.
22. — Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928, Springer.
23. Gräwell, Der Zwang zur Ein- und Ausfuhr. Berlin 1932.
24. Greiff, Walter, Der Methodenwandel der europäischen Handelspolitik während des Krisenjahres 1931. Berlin 1932.
25. Groener, Die Eisenbahn als Faktor der Politik. (Vortrag). Stuttgart 1921, Enke.

26. Grotewald, Christian, Die Ausnahmegütertarife für den Seeverkehr bei den preußisch-hessischen Eisenbahnen. Diss. Heidelberg und Bremen 1900 und 1909, Burkhardt.
27. Haberland, Elf Jahre staatliche Regelung der Ein- und Ausfuhr, eine systematische Darstellung der deutschen Außenhandelsregelung in den Jahren 1914—1925.
28. Handelsverträge des Erdballs. Fortlaufend veröffentlicht von der Berliner Handelskammer.
29. Harms, Die Zukunft der deutschen Handelspolitik im Rahmen des Neuaufbaus der deutschen Volkswirtschaft. Jena 1925, Fischer.
30. Helander, Sven, Verkehrspolitik. Berlin o. J. (1929) Spaeth und Linde, Beamtenhochschule, 2. Teil, Band 3.
31. Hirsch, Julius, Der moderne Handel, seine Organisation und Formen und die staatliche Binnenhandelspolitik. Jena 1926, Fischer. Handw. d. Staatsw. V. Abt. I, 2. Teil.
32. Jachau-Mengers, Subventionen als Mittel moderner Wirtschaftspolitik. 1930.
33. Katter, Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn. „Reichsbahn" 1931, Heft 7.
34. Kittel, Eisenbahnaufsicht. „Reichsbahn" 1926, S. 22.
35. Kraus, A., Die Gütertarifpolitik der deutschen Reichsbahn. „Reichsbahn" 1931, Heft 7.
36. — Theorie und Technik der deutschen Gütertarife (Vorträge herausgegeben vom Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen). Nachdruck nur mit Genehmigung des Verfassers.
37. Kühne, Georg, Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahngesellschaft. V.Z. 1927, S. 1045 ff., 1177 ff., 1204 ff.
38. Lahr, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol. 1879.
39. Landeseisenbahnrat. Der preußische Landeseisenbahnrat in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit (1883—1908). Denkschrift des Ministers für öffentliche Arbeiten. Berlin 1908, Heymanns.
40. Landeseisenbahnrat. Drucksachen und Protokolle der Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1884—1915.
41. Launhardt, W., Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. Berlin 1890, Springer.
42. Lexis-Neusser, Ausfuhrprämien und Ausfuhrrückvergütungen. Jena 1925, Fischer. Handw. d. Staatsw. 2. Band.
43. von der Leyen, Alfred, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin 1914, Springer.
44. von der Leyen, Alfred (Verfasser ungenannt) Zehn Jahre preußisch-deutsche Eisenbahnpolitik. Leipzig 1876.
45. von der Leyen-Hoff, Eisenbahn. Jena 1926, Fischer. Handw. d. Staatsw. 3. Band.
46. Lotz, Walther, Der Schutz der Landwirtschaft und die Aufgabe der künftigen Handelspolitik. (Vortrag) 1900.
47. — Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. (6 Vorträge). Leipzig 1906, Teubner (2. Auflage) 3. Auflage, Leipzig 1910.
48. Napp-Zinn, Anton-Felix, Verkehrswesen und Verkehrspolitik. 1929, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.
49. — Binnenschiffahrt und Eisenbahn. Leipzig 1928, Glöckner.
50. Nicolai, Neuzeitliche Probleme der Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. 1928.
51. Niederschrift über die Besprechung am 27. 11. 1931 in Berlin zwischen Vertretern der Regierung und des Eisen- und Stahlwarenindustriebundes. Wuppertal-Elberfeld 1932, Estibund.
52. Oncken, A. und Arndt, P., Handelsverträge. Jena 1923, Fischer. Handw. d. Staatsw. 5. Band.

53. von Pilippovich, Eugen und Somary, Felix, Grundrisse der politischen Oekonomie, II. Band, 2. Teil, 11. Auflage. Tübingen 1923, Mohr.
53a. Plaut, Theodor, Deutsche Handelspolitik, Leipzig u. Berlin 1929 (2. Aufl.), Teubner.
54. Posse, H., Der gegenwärtige Stand der deutschen Handelspolitik.
55. — Handelsverträge. Jena 1929, Fischer. Handw. d. Staatsw. Ergänzungsband.
56. Rank, Emil, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirtschaft und -verwaltung. Wien 1895.
57. Rathgen, K., Handelspolitik. Handw. d. Staatsw. 5. Band.
58. Rausch, Paul, Der Rohstofftarif der deutschen Bahnen und seine wirtschaftliche Bedeutung. Berlin 1930, Springer.
59. Roediger, Conrad, Über die Beziehungen der Gütertarife auf Staatsbahnen in Europa zur Zollpolitik. Würzburg 1912, Diss.
60. Röpke, Wilhelm, Die internationale Handelspolitik nach dem Kriege. Jena 1923, Fischer.
61. — Weltwirtschafts- und Außenhandelspolitik.
62. Rosenthal, Curt Arnold, Die Tarifpolitik der Eisenbahnen. Jena 1913, Fischer. Diss. Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz. Jena 1914, Fischer.
63. Saitzew, Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. Bern (?) 1932.
64. Sauter, Ausfuhrförderung und Ausfuhrtarife. V.Z. 1929, S. 987 ff.
65. Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3 Bände, 2. Auflage, Berlin 1918, 1920, 1922, Springer.
66. — Preiserscheinungen des Verkehrswesens. Berlin 1926, Springer.
67. Schindler, A., Grundfragen der deutschen Handelspolitik.
68. Schippel, Max, Die Praxis der Handelspolitik. 1917.
69. Schmitt, Alfons, Binnenschiffahrt. Jena, Fischer. Handw. d. Staatsw. 4. Auflage.
70. Schneider, Alfred, Bismarcks Finanz- und Wirtschaftspolitik.
71. Schoeller, Leopold, Über preußische Verkehrspolitik. Vortrag. Breslau. 1894, Korn.
72. Schüller, Richard, Schutzzoll und Freihandel, die Voraussetzungen und Grenzen ihrer Berechtigung. Wien und Leipzig 1905.
73. Schuhmacher, Hermann, Meistbegünstigung und Zollunterscheidung. Betrachtungen über eine Neugestaltung der deutschen Handelspolitik nach dem Kriege. 1916 (?) 2. Auflage.
74. Schwab, Karl, Einfluß der heutigen Tarifpolitik auf den Absatz der landwirtschaftlichen Erzeugnisse in Deutschland. Mitteilungen der bayerischen Landesbauernkammer. 8, 38, S. 305—307.
75. Seidler, Ernst, Die Mängel unseres Eisenbahntarifwesens und dessen Verhältnis zur Handelspolitik. 1900.
76. Seidler und Freud, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904, Duncker und Humblot.
77. Sieveking, Heinrich, Entwicklung, Wesen und Bedeutung des Handels. Jena 1925, Fischer. Handw. d. Staatsw. V. Abt. I, 1. Teil.
78. — Die Gestaltung der Handelspolitik in den wichtigsten Ländern. Berlin und Leipzig 1930, Göschen, Band 1024.
79. — Grundlagen der Handelspolitik. Berlin und Leipzig 1927, 3. Auflage, Göschen Nr. 245.
80. Spieß, W., Reichsbahn und Seehäfen. Wirtschaftsdienst, 1931.
81. — Gütertarif der deutschen Eisenbahn. „Reichsbahn" 1931, Heft 7.
82. — Tarif, eine enzyklopädische Studie. Berlin 1930, Springer.
83. Stimming, C. J., Die deutsche Seehafentarifpolitik der Gegenwart. Hamburg 1926, Schiffahrtsjahrbuch S. 28 ff.

84. Tarifkommission, Sitzungsberichte der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen.
85. Ulrich, Franz, Das Eisenbahntarifwesen. Berlin u. Leipzig 1886, Guttentag.
86. — Preußische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen. Berlin 1909, Springer.
87. — Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894, Springer.
88. Vogt, Die Reichsbahn als Glied der deutschen Volkswirtschaft. „Verkehrstechnische Woche" 1926, S. 25 ff., 40 ff., 56 ff.
89. Wagner, Adolf, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens. 1875, 1909, S. 42 ff.
90. Weber, Adolf, Volkswirtschaftslehre, Wirtschaftspolitik, 2. Teil: Handels- und Verkehrspolitik. München und Leipzig 1933. Duncker und Humblot.
91. Wiedenfeld, Kurt, Die Bedeutung der neuzeitlichen Verkehrswirtschaft für die neue Weltwirtschaft. Berlin 1929, Vowinckel. „Weltwirtschaft" Heft 10/1929, S. 222.
92. — Deutschlands handelspolitische Aufgaben. Sonderdruck aus der Leipziger Meßamtlichen Wirtschafts- und Exportzeitung, o. J. (1924?)
93. Wilden, H., Störungen des Welthandels, Wege und Methoden des Protektionismus. 1932.
94. Wirminghaus, A., Das Verhältnis der Niederlande zur deutschen Schiffahrtsabgabenpolitik. Köln 1909, DuMont-Schauberg.
95. — Die handelspolitische Bedeutung des Eisenbahngütertarifwesens. „Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik" III. Folge, 56. Band, 1918 II.
96. Woltering, Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienste der nationalen Volkswirtschaft. Berlin 1925, Springer.
97. Zimmermann, Alfred, Die Handelspolitik des Deutschen Reiches. 2. Auflage. Berlin 1901, Mittler & Sohn.

# Vorwort.

Herr Prof. Dr. Herbert v. Beckerath veranlaßte im Jahre 1933 die vorliegende Untersuchung der wechselseitigen Beziehungen zwischen Handels- und Verkehrspolitik. Ihm und seinem Assistenten, Herrn Dr. Th. Wessels, Bonn, bin ich für die wertvollen Anregungen zu tiefem Dank verpflichtet.

Ich möchte nicht versäumen, Fräulein Diplom-Volkswirt Hilde Loewel, Wuppertal, der Bergischen Industrie- und Handelskammer, Wuppertal, sowie den Reichsbahndirektionen Wuppertal und Köln für ihre liebenswürdige Unterstützung mit verkehrspolitischem Material und für ihre guten Ratschläge herzlichst zu danken.

Diese Arbeit wurde in ihren wesentlichen Teilen Anfang 1935 abgeschlossen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552322_0074

## Einleitung.

### *a) Zielsetzung der Untersuchung.*

Der Preis eines Produktes an seinem Konsumort setzt sich aus vielen Kostenbestandteilen zusammen. Neben die Erzeugungskosten treten die Kosten der Verteilung, darunter in erster Linie die der Beförderung. Versteuert oder verzollt der Staat dazu das Produkt, so sind diese Abgaben ebenfalls privatwirtschaftliche Kostenbestandteile. Auf die staatliche Verbotspolitik — seien es Produktions-, Ein- und Ausfuhrverbote — können wir in unserer Untersuchung verzichten, weil die Verkehrspolitik auf verbotene Waren keinen Einfluß hat. Außer diesen Mitteln gibt es für den Staat innerhalb der aufgeführten Kostengruppen noch eine Vielzahl von Möglichkeiten, um zwischen ausländischem und inländischem Angebot zu diskriminieren.

Will man die Einfuhr aus dem Auslande hemmen, so kann man den Zoll oder die Transportkosten, soweit man über sie verfügen kann, oder auch beide erhöhen. Eine Frachterhöhung für ausländisches Gut kommt die Frachtsenkung für das inländische Wettbewerbsgut an Wirkung gleich.

Will man die Ausfuhr fördern, so kann man für das einheimische Erzeugnis die auf ihm ruhenden Steuern, die Erzeugungs- oder die Beförderungskosten senken. Nicht nur diese bewußten Eingriffe in das Kostengefüge mit ihren meist wirtschaftspolitischen Hintergründen ändern das Preisverhältnis zwischen konkurrierenden Angeboten, sondern auch die technische Entwicklung. Durch die Einführung des Dampfschiffs verringerten sich z. B. die Frachtkosten im Verhältnis zu den technisch überholten Segelschiffen derart, daß amerikanisches Getreide in Deutschland wettbewerbsfähig wurde. Auf diese durch den technischen Fortschritt begründeten Veränderungen des Welthandels einzugehen, ist nicht Zweck dieser Arbeit. Sie ist vielmehr auf die gewollten Eingriffe beschränkt, soweit es sich um solche aus dem Gebiet der Transportkosten handelt; hierunter fallen natürlich auch alle staatlichen Versuche mit dem Ziel, überhaupt einen Einfluß auf die Transportkostengestaltung zu gewinnen. Sie soll darlegen, wie sich in Deutschland die Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik im Vergleich mit den anderen wirtschaftspolitischen Maßnahmen verhalten haben, vornehmlich aber, wie es die Tarifpolitik der Eisenbahnen verstanden hat, sich der Zolltarifpolitik anzugleichen und sie zu ergänzen. Sie soll die tatsächliche Entwicklung der Beziehungen zwischen Handels- und Verkehrspolitik in Deutschland aufzeigen, das Verhalten der Verkehrspolitik darstellen und auf seine handelspolitische Zweck-

mäßigkeit hin prüfen. Sie will nicht empirisch eine Theorie der wünschenswerten Eisenbahntarifpolitik aufbauen, wie dies bereits inzwischen in der Schrift von Gabriel[1]) geschehen ist.

### *b) Definitionen.*

1. Bevor wir die in der Einleitung aufgezeichneten Aufgaben behandeln, müssen die Worte Handels- und Verkehrspolitik und der Begriff handelspolitischer Eisenbahntarif näher begrenzt werden. In der Literatur ist über die Begriffe Handels- und Verkehrspolitik viel geschrieben. Im großen und ganzen dürften die verschiedenen Meinungen wie folgt zusammengefaßt werden:

Unter Politik, sei es Wirtschafts-, Handels- oder Verkehrspolitik, wird nur die staatliche Tätigkeit (zur Regelung des Wirtschaftslebens, des Außenhandels und des Verkehrswesens) verstanden. Je mehr sich in der Wirtschaft Monopole und monopolähnliche Gebilde ausgebreitet haben, desto größer war für sie die Möglichkeit, sich in die vom Staate getriebene Politik störend einzumischen. Es zeigte sich, daß die mächtigen Privatunternehmungen gewissermaßen eine eigene Handels- oder Verkehrspolitik treiben konnten. Diese Vorgänge wollen wir jedoch nicht mit dem Begriff Wirtschaftspolitik schlechthin in Verbindung bringen.

Bei der Handelspolitik geht der Sprachgebrauch auf die gleiche Auffassung zurück. Wir empfinden es als unnatürlich, wenn wir diejenigen Maßnahmen der Privatunternehmungen, die sich auf die Gestaltung der Aus- und Einfuhr beziehen, als Handelspolitik bezeichnen würden. Wir kennen z. B. keine Handelspolitik der Farben- oder der Röhrenindustrie. Dagegen unterscheidet man im Sprachgebrauch zwischen staatlicher Politik und privatwirtschaftlichen Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht so streng. Wir müssen jedoch die privatwirtschaftlichen Maßnahmen der Eisenbahnen von jenen Maßnahmen trennen, welche die Bahnen auf Weisung des Staates vornehmen. Im letzteren Falle macht der Staat die Eisenbahnen zu Organen der Verkehrspolitik. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Eisenbahnen Staats- oder Privatbahnen sind. Im ersten Falle ist ihre Verwaltung staatlich; im zweiten Falle ist ihre Verwaltung zwar selbständig, aber durch das Aufsichtsrecht des Staates beschränkt; und die letzten Entscheidungen stehen dem Staate zu.

1) Gabriel, Lit. 19, S. 101—132: „das eigentliche Problem.“ Gabriel erblickt seine Hauptaufgabe darin, die Beziehungen zwischen Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik rein theoretisch darzustellen. Er verliert sich m. E. zu sehr in der Schilderung des Einflusses der Organisation der Bahnen auf die Verkehrspolitik und in der Darstellung und Kritik der bisherigen Veröffentlichungen auf dem Grenzgebiete zwischen Handels- und Verkehrspolitik, die zwar zahlreich, aber oft inhaltlich spärlich sind.

Zusammenfassend können wir feststellen, daß unter Handelspolitik die planmäßige Beeinflussung des Außenhandels seitens des Staates, unter Verkehrspolitik die planmäßige Gestaltung von Beförderungsbedingungen seitens des Staates zu verstehen ist.

Die Gebiete der Handels- und der Verkehrspolitik überschneiden sich zum Teil. Beide setzen Hoheitsrechte des Staates voraus; beide sind untrennbar mit der Verkehrswirtschaft, dem Güteraustausch verbunden. Es gibt keine unveränderlichen Ziele der Verkehrs- und Handelspolitik. Beide können sich nach verschiedenen Grundsätzen richten.

Es kann aber der Fall eintreten, daß sich die Verkehrspolitik nach den Grundsätzen der Handelspolitik richten muß, und daß verkehrspolitische Mittel in den Dienst handelspolitischer Zielsetzungen gestellt werden. — Von den Mitteln der Verkehrspolitik wird am ehesten der Eisenbahntarif handelspolitischen Zwecken unterzuordnen sein, während die Linienführung, der Fahrplan, die Verkehrsabgaben usw. handelspolitisch meist unbedeutend sind. —

2. Ehe wir untersuchen, wieweit eine Unterstützung der Handelspolitik durch verkehrspolitische Mittel möglich ist, müssen wir den Begriff „handelspolitischer Eisenbahntarif" näher begrenzen.

Gabriel[2]) glaubt eine Tarifmaßnahme nur dann als „handelspolitisch" ansprechen zu können, wenn „in einem bestimmten Falle von der privatwirtschaftlich gebotenen Tarifbildung aus handelspolitischen Gründen abgewichen" wird. Ein Abweichen von der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung würde eine Verletzung des Kostendeckungsprinzips bedeuten und, betriebswirtschaftlich gesehen, einem Befördern unter Selbstkosten gleichkommen. Nun ist die Ermittlung der Selbstkosten für die einzelne Verkehrsleistung äußerst problematisch und wird bisweilen sogar als für die Betriebsökonomie überflüssig[3]) dargestellt.

Definitionen, die auf die Selbstkosten aufbauen oder darauf irgendwie zurückgehen, sind daher für eine praktische Untersuchung der Beziehungen zwischen Handels- und Verkehrspolitik unbrauchbar[4]).

Noch ein zweiter Fehler haftet der Gabrielschen Definition des „handelspolitischen Tarifs" an und läßt sie wenig zweckmäßig erscheinen. Denn sie erfaßt nur Tarifmaßnahmen, die handelspolitisch bedingt sind. Aber ihre „etwaige Verbindung mit der staatlichen Handelspolitik entzieht sich im allgemeinen der Kenntnis eines Außenstehenden"[5]). Es ist recht schwer, wenn nicht unmöglich, die handels-

2) Gabriel, Lit. 19, S. 17 (im Original gesperrt).
3) Sax, Lit. 65, 3. Band, S. 367.
4) Dies sagt Gabriel an späterer Stelle selbst, und hierin liegt m. E. ein Widerspruch. Lit. 19, S. 77: „Gegen die Forderung nach Zweckmäßigkeit verstoßen alle jene Definitionen, die in irgendeinem Zusammenhang mit dem praktisch ebenso unverwertbaren Begriff der Selbstkosten operieren."
5) Gabriel, Lit. 19, S. 17.

politische Bedingtheit einer Maßnahme zu erkennen. — So scheint z. B. ein neu erstellter Tarif handelspolitisch bedingt zu sein, in dessen amtlicher Begründung es heißt, er solle der Ausfuhr und der Ausfuhrindustrie dienen. Tatsächlich kann er aber aus der Konkurrenz der Wasserstraße entstanden sein und garnicht der Exportindustrie, sondern der Eisenbahn zugute kommen. — Oder umgekehrt erscheint uns eine private Maßnahme, die zwar den Außenhandel äußerst wirksam beeinflußt, als nicht handelspolitisch bedingt. In Wahrheit kann aber der Staat der Privatwirtschaft die Ausführung seiner handelspolitischen Bestrebungen überlassen haben, weil die privaten Maßnahmen viel vorteilhafter sein können als die Methoden der staatlichen Handelspolitik. Vielfach wird der Staat von sich aus eine „private Maßnahme" zur Ausführung seiner handelspolitischen Zielsetzungen benutzen. Es scheint fast, als nähme diese Art der Handelspolitik stark zu, sodaß man beinahe geneigt ist, von einer offenen, einer verdeckten und einer privaten Handelspolitik zu sprechen. Hierbei bedient sich der Staat zunächst derjenigen Institutionen, über die ihm Aufsichts- und Einspruchsrechte zustehen; so z. B. der Eisenbahnen. Er wird in diesem Falle jene Eisenbahntarife — gleichviel, ob sie ohne seine Beteiligung oder ob sie aus privatwirtschaftlichen Motiven entstanden sind — anerkennen, die seine handelspolitischen Bestrebungen wirksam unterstützen. Ausschlaggebend ist stets die handelspolitische Wirksamkeit eines Tarifs.

Wir wollen daher unter „handelspolitischen" Tarifen alle diejenigen Eisenbahntarife verstehen, die den Umfang des Außenhandels beeinflussen und verändern. Diese Wirksamkeit der verkehrspolitischen Maßnahmen ist zudem präziser zu ermitteln als die Selbstkosten, da z. B. in Deutschland die Reichsbahn genaue Mengenstatistiken für jeden Tarif (auch gerade für jeden Ausnahmetarif) aufstellt. Bei einer Tarifänderung zeigt sich die Verschiebung, sowohl in Bezug auf die einzelnen beförderten Waren, als auch auf den durchschnittlichen Beförderungsweg, als auch auf die Versand- und Empfangsstationen. Leider sind diese für die Erkenntnis der handelspolitischen Wirksamkeit der Tarife und ihrer Änderungen wichtigen Statistiken nicht veröffentlicht, sodaß eine Benutzung und Auswertung dieser für unser Problem sehr aufschlußreichen Tabellen wegen des Veröffentlichungsverbotes verzichtet werden mußte.

Die vorliegende Untersuchung geht den Tarifen nach, deren handelspolitische Wirksamkeit aus anderen Unterlagen bewiesen werden kann. In den Fällen, in denen Zahlenunterlagen nicht gegeben werden können, wird versucht, die Auswirkung der Tarife wenigstens zu skizzieren.

*c) Grenzen der Anwendbarkeit der Verkehrspolitik als Mittel der Handelspolitik.*

Nachdem wir bisher die Begriffe näher begrenzt haben, wollen wir nun kurz die Grenzen aufzeigen, die der Tarifpolitik als Mittel der Handelspolitik gesteckt sind.

Es ist ein selbstverständliches Erfordernis, daß die Verkehrspolitik an der Handelspolitik ausgerichtet sein muß, wenn sie als ein Mittel der Handelspolitik angesprochen werden soll. Aber selbst unter dieser Voraussetzung ist die Verkehrspolitik nicht ein Mittel der Handelspolitik, wie es etwa Zölle, Ein- und Ausfuhrverbote oder Kontingentierungen sind. Zwar hat die Verkehrspolitik dann das Ziel mit den Mitteln der Handelspolitik gemeinsam: die heimische Produktion zu schützen. Gleichartig ist auch die Tendenz des Zollschutzes wie des Frachtschutzes, die ausländischen Produkte zu verteuern. Der Unterschied liegt vor allem darin, daß die Verkehrspolitik und besonders die Tarifpolitik die bestehenden Kosten des inländischen Unternehmers senken, wenn sie als handelspolitische Mittel angewendet werden; sie sollen den inländischen Unternehmer instand setzen, in den niedrigeren Preis des ausländischen Konkurrenten einzutreten oder ihn sogar zu unterbieten. Die Zölle hingegen erhöhen die Kosten des ausländischen Wettbewerbers. Dieser Erhöhung sind aus sich selbst keine Grenzen gesetzt: sie kann ums doppelte und dreifache steigen, während die Kostensenkung für den inländischen Unternehmer in ihrer Höhe beschränkt ist. Der Preispolitik der Verkehrsanstalten sind enge Grenzen gezogen, weil die Frachten meist nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten eines Gutes ausmachen. Soll also eine Preisdifferenz überwunden werden, die größer ist als die im Gesamtpreis enthaltene Fracht, so versagt die Tarifpolitik. In diesem Falle würde es garnichts nützen, wenn man die Fracht allein senken würde. Selbst wenn man das Gut umsonst beförderte, würde sich der Absatz des Gutes an den Orten nicht heben, an denen der Preis schon vor der Frachtsenkung bereits niedriger war, als er nach der Frachtsenkung sein kann.

Will man den Absatz eines bestimmten ausländischen Gutes an einem inländischen Platze verhindern, so könnte man alle Tarife vom Ausland zum Inland über den bisherigen Stand erhöhen, während die Tarife im Inlandverkehr unverändert bleiben. Diese Art von Frachterhöhung ist jedoch nie praktisch durchgeführt worden, da sie unmöglich alle Verkehrszweige hätte erfassen können und daher wirkungslos geblieben wäre. Ist die Frachterhöhung nur relativ, d. h. die Frachtsätze vom Ausland zu dem bestimmten Inlandsplatz bleiben unverändert bestehen, während diejenigen vom übrigen Inland zu dem gefährdeten Inlandsplatz gesenkt werden, so gilt für die Anwendbarkeit dieser Methode das bereits oben für die Frachtsenkung Gesagte.

Um festzustellen, ob die Tarifpolitik allein erfolgreich eingreifen kann, muß zunächst die durchschnittliche Frachtbelastung der inländischen Erzeugnisse bekannt sein. Wie verschieden der Frachtanteil am Kostenaufbau der Güter ist, geht aus den folgenden Tabellen hervor.

Die erste Zusammenstellung soll die Auswirkung einer 50%igen Tarifermäßigung auf die Großhandelspreise am Konsumort zeigen (Preissenkung in Prozenten. Spalte 7). Zugrunde liegen die Durchschnittspreise 1935 und diejenigen Frachten, die für die durchschnittlichen Versandweiten (für die einzelne Tarifklasse verschieden, Spalte 3) errechnet sind.

| | 1<br>Großhandelspreise ab Fabrik in Reichsmark für 1 Tonne[6])<br>RM. | 2<br>Normaltarifklasse | 3<br>die mittlere Versandweite in Kilometern[7])<br>km | 4<br>die auf eine Tonne entfallende Fracht (15 t – Satz) in Reichsmark bei Versand üb. die in Spalte 3 aufgef. Entfernungen<br>RM. | 5<br>Großhandelspreise am Konsumort in Reichsmark<br>RM. | 6<br>Durchschnittliche Frachtbelastung in % vom Großhandelspreis am Konsumort<br>% | 7<br>Entlastung durch eine 50%ige Sendung d. Normalfrachtsätze; d.h. mögliche Preissenkung in % v. Großhandelspr. a. Konsumort<br>% |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fettförderkohle rhein. westf. | 14.– | F | 141 | 5.90[8]) | 19.90 | 30 | 16 |
| Kalk | 21.50 | G | 96 | 3.70 | 25.20 | 14 | 8 |
| Roheisen, billigst | 61.– | F | 141 | 6.30 | 67.30 | 9 | 5 |
| Stabeisen | 110.– | D | 180 | 11.20 | 121.20 | 9 | 5 |
| Packpapier, mittleres | 207.40 | C | 167 | 12.60 | 220.– | 6 | 3 |
| Schwefelsäure | 52.50 | C | 167 | 12.60 | 65.10 | 19 | 11 |
| Kraftwagen, billige | 2400.– | A | 220 | 20.50 | 2420.50 | 1 | ½ |

Obwohl die zugrundeliegenden Entfernungen verschieden sind, ergibt sich aus dieser Zusammenstellung, daß die Frachtbelastung der geringwertigeren Güter größer ist (mit Ausnahme der Schwefelsäure). — Noch deutlicher wird dies in der folgenden Aufstellung, die generell die gleiche Versandweite vorsieht (500 km). Die Frachtbelastung ist in Prozenten von den Fabrikpreisen angegeben.

6) Durchschnittspreise 1935; z. T. aus „Wirtschaft und Statistik“ Heft 5/1936.
7) Durchschnittsentfernungen 1934 (nach der Stufenstatistik der Reichsbahn).
8) Kohlennormaltarifsatz.

| | Tarifklasse | 500 km-Fracht | | Preis ab Fabrik |
|---|---|---|---|---|
| | | in RM. | in % vom | |
| Kalk | G | 12.50 | 68 | 21.50 |
| Roheisen, mittleres | F | 16.— | 20 | 80.— |
| Bleche, eiserne | D | 24.20 | 19 | 127.— |
| Packpapier, besseres | C | 29.10 | 11 | 270.— |
| Kraftwagen, billige | A | 38.10 | 1½ | 2400.— |

Vielleicht ist die zugrundegelegte Entfernung von 500 km für deutsche Verhältnisse zu hoch gegriffen. Aber selbst bei dieser Entfernung ist die Anwendbarkeit der Tarifpolitik noch eng begrenzt. So geht aus der zweiten Tabelle hervor, daß Preisdifferenzen von über 20% durch Eisenbahntarife kaum zu überbrücken sind. In den Fällen, in denen die Tarife und die anderen Mittel der Verkehrspolitik versagen, müssen geeignete Maßnahmen der Handelspolitik zur Unterstützung der heimischen Industrie herangezogen werden.

Außer diesen Grenzen, die durch die Eigenschaft der Fracht als Preisbestandteil bedingt sind, gelten für die Anwendbarkeit der Verkehrspolitik als Mittel der Handelspolitik alle für die übrigen handelspolitischen Mittel bestehenden Beschränkungen. Derartige Beschränkungen erwachsen u. a. aus den bestehenden Handelsverträgen, aus der Rücksicht auf gerade stattfindende Handelsvertragsverhandlungen, aus der Rücksicht auf die absolut unbefriedigende Bedarfsdeckung im Inland, aus Befürchtungen etwaiger Standortverschiebungen der Industrie usw.

Es dürfte überflüssig sein, in unserer Schrift ausführlich auf diese Dinge einzugehen, da diese Einschränkungen nicht generell für die Verkehrs- oder Tarifpolitik in Erscheinung treten, sondern nur von Zeit zu Zeit. Liegt einmal ein so gearteter Fall vor, so werden wir darauf innerhalb der folgenden Ausführungen eingehen.

## A. Anfänge der deutschen Verkehrspolitik.

Die Bedeutung einer planvollen Gestaltung des Verkehrs für die Handelspolitik ist in Europa recht früh erkannt worden. Während man zwar in Deutschland, auf dessen Verkehrspolitik sich diese Ausführungen beschränken, bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts keinerlei für den Außenhandel bedeutenden Eingriffe in den Verkehr nachweisen kann, sind schon im 17. Jahrhundert in Frankreich (Systematischer Ausbau des Kanalnetzes unter Colbert), in England (acts of navigation), in Holland, Spanien und Portugal große Erfolge der staatlichen Verkehrspolitik in Bezug auf die wirksame Unterstützung der staatlichen Außenhandelspolitik zu verzeichnen.

In Deutschland gibt es überhaupt nichts Vergleichbares, da die politische und finanzielle Ohnmacht des Kaiserreiches eine Verkehrspolitik nicht zuließ. Es wäre an dieser Stelle einer Einrichtung zu gedenken, die, zwar aus ganz anderen Gesichtspunkten heraus entstanden, in gewisser Beziehung Verkehrspolitik hätte treiben können: die schon Ende des 15. Jahrhunderts begründete Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung. Sie besaß ein regelrechtes Monopol und ist für den deutschen Handel gewiß nicht ohne Bedeutung geblieben, war sie doch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Güterverfrachter größten Stils. Allerdings sind ihrerseits Maßnahmen, die den Außenhandel hätten verändern können, nicht bekannt. Für die heutige Zeit läßt sich sagen, daß eine Beeinflussung des Außenhandels durch die Post nur in wenigen, vereinzelten Fällen denkbar ist, weil die Belastung durch Portokosten oder durch sonstige Postgebühren sehr gering ist. Eine bewußte Unterstützung oder Schwächung der Handelspolitik seitens der Post und ihrer Politik ist bis auf den heutigen Tag nicht festzustellen. Es darf daher hier auf die Behandlung der mit dem Postwesen zusammenhängenden Fragen verzichtet werden.

Auch nach Auflösung des Kaiserreiches ist weder auf dem Gebiete der Wasser- und Landstraßen, noch auf dem Gebiete der Eisenbahnen von einer (staatlichen) Verkehrspolitik, ganz zu schweigen von einer „deutschen Verkehrspolitik" zu sprechen. Ebenso steht es mit der Handelspolitik, die zunächst einen einzelstaatlichen und keinen deutschen Charakter hatte. Erst nachdem die Staaten dazu übergingen, die Binnenzölle abzuschaffen und die Verzollung an die Staatsgrenzen zu verlegen[1]), und unter Preußens Führung der Zollverein entsteht, darf man von einer „deutschen Handelspolitik" sprechen, während auf dem Gebiete des Verkehrs noch lange Jahrzehnte die einzelstaatliche Souveränität erhalten blieb.

---

1) Plaut, Lit. Nr. 53 a, S. 78. Bayern verlegte 1807 seine Zölle an die Grenze, 1808 folgte Württemberg, 1812 Baden seinem Beispiel.

Bald nach der Inbetriebnahme der ersten großen deutschen Eisenbahnlinien hatte man allgemein ihren großen Einfluß auf Landwirtschaft, Gewerbe und Handel und die Möglichkeit einer bewußten Unterstützung erkannt[2]). Obschon List frühzeitig genug darauf hinwies, daß der Zollverein und die Eisenbahn siamesische Zwillinge seien[3]), reifte diese Erkenntnis erst spät soweit aus, daß man eine systematische Ordnung des Eisenbahntarifwesens in einer der allgemeinen Wirtschaftspolitik angepaßten Weise versuchte[4]). Die Ordnung des Tarifwesens war zunächst nicht möglich, weil sich die Mehrzahl der Bahnlinien und vor allem die wichtigeren Strecken in der Hand von Privatbahngesellschaften befanden, die eine eigene (wenn auch in Preußen durch das Gesetz vom 3. 11. 1838 begrenzte) Tarifpolitik besaßen.

In dem über Jahrzehnte dauernden Ringen um die Frage, ob Staatsbahn oder Privatgesellschaft, zeigt sich allerdings eine auffallende Gleichbewegung[5]). In der Zeit von 1825 bis 1840 ist eine deutliche Bevorzugung des Privatbahnsystems bemerkbar, die dem Vordringen des Freihandels entspricht. Von etwa 1841 bis 1855 gewinnt das Schutzzollsystem an Boden, während gleichzeitig eine Tendenz zur Eisenbahnverstaatlichung eintritt. Als in der Zeit von 1855 bis ungefähr 1877 der Freihandelsgedanke noch einmal die Oberhand gewinnt, folgt wieder die Umkehr zum Privatbahnprinzip. Diese Gleichbewegung ist lediglich der Ausdruck des jeweils herrschenden Zeitgeists, aber fast nie das Ergebnis einer bewußt darauf gerichteten Politik[6]). In der Zeit bis 1870 ist der Kampf um die Systemfrage nur in den wenigsten Fällen handelspolitisch bedingt oder handelspolitischen Motiven entsprungen.

Nach der Gründung des Reiches ist noch jahrelang von den Vertretern der Freihandelslehre die Ansicht verteidigt worden, die Mängel des Privatbahnsystems würden ohne Einwirkung des Staates vermöge des Wettbewerbs der Bahnunternehmungen beseitigt[7]).

Diese Anschauung hatte vor allem dem für das gesamte Eisenbahnwesen richtunggebenden preußischen Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zugrunde gelegen. Dieses Gesetz gab den Privatbahnunternehmungen das Recht, die Preise für die Personen- und Warenbeförderung nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Allerdings mußten die Tarife so bemessen sein, daß die Verzinsung des Anlagekapitals 10% p. a. nicht überstieg. Tariferhöhungen waren nur mit Genehmigung des preußischen Handelsministeriums zulässig[8]).

2) Philippovich, Lit. 53, S. 57.
3) Gabriel, Lit. 19, S. 19.
4) Philippowich, Lit. 53, S. 57.
5) Gabriel, Lit. 19, S. 22.
6) Gabriel, Lit. 19, S. 22.
7) v. d. Leyen-Hoff, Lit. 45, S. 567.
8) §§ 26, 32, 33 des Preußischen Gesetzes v. 3. 11. 1838.

Die Privatbahnverwaltungen konnten ihre eigene, von der Handelspolitik unabhängige Verkehrspolitik treiben, deren Ziel das Gedeihen der Gesellschaft und ihres Verkehrs war, ein Ziel, das oft ohne Berücksichtigung von territorial-, ganz zu schweigen von nationalwirtschaftlichen Belangen angestrebt wurde.

Die Tarife wiesen im Laufe der Zeit immer größere Benachteiligungen der inländischen Ware zugunsten der ausländischen Produkte auf. So führten die deutschen Landwirte bewegte Klage darüber, daß ausländisches Getreide billiger gefahren wurde als einheimisches[9]). Im Kampf mit der Binnenschiffahrt sanken die Frachten für ausländisches Erz und ausländisches Roheisen, die auf den Privatbahnen zu billigeren Sätzen gefahren wurden als einheimische Rohprodukte, für die meist keinerlei Ermäßigung gewährt wurde. Allgemein neigten nach der Ansicht des Fürsten Bismarck die Bahnen dazu, die Einfuhr wohlfeiler herein- als die Ausfuhr herauszufahren[10]). Dies hatte sich teilweise aus den vor der Reichsgründung bestehenden Wirtschaftsverhältnissen der einzelnen Länder heraus entwickelt. —

Noch nach der Gründung des Reiches war eine einheitliche Tarifpolitik nicht durchzuführen, da die Gegensätze zwischen den deutschen Ländern zu groß waren. Trotz der noch fortbestehenden Fülle von Unterschieden entsteht mit der Gründung des Reiches eine „deutsche Verkehrspolitik", die zwar — wie wir noch sehen werden — volle zwei Jahrzehnte benötigte, um zu einer geschlossenen Tarifeinheit zu kommen. Und selbst danach zeigt sich noch hier und da eine ausgesprochene preußische oder bayerische Stellungnahme.

Es scheint fast, als läge die Anschauung der Freihandelsvertreter, die Mängel des Privatbahnsystems würden durch den Wettbewerb der Unternehmungen aufgehoben, auch dem Artikel 41, 3 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 zugrunde. Hier werden ausdrücklich die Widerspruchsrechte der Eisenbahnunternehmungen gegen die Anlegung von Parallel- und Konkurrenzbahnen für das ganze Reichsgebiet aufgehoben. Hierin darf man nicht den Niederschlag freihändlerischer Gedanken sehen. Der Hauptgrund für diese Vorschrift ist in der Beseitigung alter Schranken zu suchen, die aus der Gesetzgebung der Einzelstaaten überkommen waren die den planvollen Ausbau der Eisenbahnlinien innerhalb des neugegründeten Reiches stören und dazu unter Umständen die Anlage von militärpolitisch wichtigen Eisenbahnen, die im Interesse der Landesverteidigung notwendig wurden, verhindern konnten. Die Reichsverfassung stellt weiter im Artikel 45 das Tarifwesen unter die Kontrolle des Reiches und sieht sogar „möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife" vor. Für Kohlen, Koks, Holz, Erze, Steine, Salz, Roheisen, Düngemittel und ähn-

9) v. Beckerath, Lit. 4, S. 147.
10) v. Beckerath, Lit. 4, S. 148.

liche Gegenstände soll tunlichst der Einpfennigtarif[11]) eingeführt werden. Der Artikel 46 verpflichtet die Bahnverwaltungen, bei Notständen für lebenswichtige Artikel besondere Tarife (Notstandstarife) anzuwenden.

Trotzdem bestand zunächst die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung fort, zumal Bayern von der Regelung der Tarifhoheit ausgenommen war. Die Tarife der Privatbahnen begünstigten nach wie vor die Verfrachter über große Entfernungen, also vornehmlich die ausländischen Versender und konnten niemals allen am Austausch Beteiligten „gleiche Chancen" gewähren. Zur Verwirklichung des Freihandels mußte der Staat in der Verkehrspolitik intervenieren[12]).

Zum Schlusse dieses Abschnittes möge ein kurzer Seitenblick auf die Schiffahrt gestattet sein. Obwohl die Geschichte dieses Verkehrszweigs in Deutschland während des 19. Jahrhunderts ereignisreich war, können wir hier erst seit der Neugründung des Reiches von einer deutschen Verkehrspolitik sprechen.

Die 1804 geschlossene Octroi-Konvention regelte die Rheinzollerhebungen, d. h. die Abgaben für die Benutzung des Rheinstroms, deren Höhe bis dahin die Binnenschiffahrt sehr gehemmt hatte. 1824 konnte Preußen die Milderung der englischen Navigationsakte erreichen; später konnte der Zollverein durch seinen Handelsvertrag mit den Niederlanden vom 31. Dezember 1851 die Erhebungen der Stromabgaben senken, während erst 1868 eine neue Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet wurde, die jede Erhebung von Abgaben und Gebühren verbot.

Alle diese Ereignisse sind noch nicht Ausfluß einer bestimmten Verkehrspolitik. Auch hier birgt die Reichsverfassung von 1871 die ersten Anzeichen einer deutschen Verkehrspolitik, einer ersten deutschen Schiffahrtspolitik[13]). Freilich bleiben Flüsse, Kanäle und Häfen in der Hand der Länder und der Kommunen. Die Höhe der Abgaben jedoch ist, soweit solche überhaupt statthaft sind, in der Reichsverfassung nach oben begrenzt.

---

11) d. h. ein Tarifsatz von 1 Silberpfennig für 1 Zentner und 1 Meile. Dies entspricht dem späteren Satz des Spezialtarifs III von 2,2 Pfennig pro tkm.

12) v. Beckerath, Lit. 4, S. 152.

13) Artikel 53—54 der Reichsverfassung v. 16. April 1871.

## B. Beginn der Schutzpolitik.

Die Handelspolitik des neu gegründeten deutschen Reiches war zunächst freihändlerisch eingestellt. Schon bald nach der Reichsgründung machten sich starke wirtschaftliche Störungen bemerkbar: die Einführung der einheitlichen Währung und die Überwindung der Gründerkrise stießen allenthalben auf Schwierigkeiten. Es zeigte sich, daß sich die Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft verändert hatten.

Bisher war die deutsche, besonders die preußische Getreidewirtschaft eine Exportwirtschaft gewesen. Nun begann sowohl das amerikanische wie das russische Getreide in die bislang von deutschen Landesprodukten beherrschten Märkte einzudringen und sogar schließlich das deutsche Getreide auf dem deutschen Markte zu verdrängen. Dieses Vordringen ist erst ermöglicht worden durch die auf verschiedenartigen Voraussetzungen aufbauende, immer fühlbarere Produktionskostendifferenz und durch die dauernd sinkenden Frachtraten. Die Frachtsätze sanken einmal durch die technische Entwicklung und Verbesserung der neuen Verkehrsmittel Eisenbahn und Dampfschiff, zum anderen aber durch die fortdauernde Konkurrenz deutscher Privatbahnen und die oben charakterisierte Ausbildung der privaten Tarifpolitik, die ausländische Ware gegenüber der einheimischen bevorzugte.

Die in Not geratene Landwirtschaft, die bis dahin freihändlerisch eingestellt war, verlangte Schutz. Zunächst glaubte man, durch Preissenkung der von der Landwirtschaft zu kaufenden Erzeugnisse genügende Abhilfe zu schaffen[1]). 1877 wurden die bestehenden Eisenzölle aufgehoben. Diese Maßnahme erwies sich bald als unzureichend und unzweckmäßig. Wollte man der Landwirtschaft helfen, so mußte man Schutzmaßnahmen ergreifen, die von vorneherein eine größere Wirkung versprachen als die angestrebte Preissenkung der landwirtschaftlichen Produktionsgüter durch Herabsetzung des sehr unbedeutenden Eisenzolles. Schon 1879 wurde ein Roggen- und Weizenzoll von Mk. 1.— je dz eingeführt und 1885 auf andere Artikel ausgedehnt und auf Mk. 3.—, 1887 auf Mk. 5.— erhöht.

Bedenken wir nun, daß bei dem voluminösen Getreide durch eine Frachtsenkung für ausländische Ware sehr rasch die geplante Zollwirkung entfällt, so erkennen wir deutlich die Notwendigkeit einer einheitlichen Tarifpolitik. Eine Frachtsenkung um beispielsweise 3 Pfennig per tkm für ausländisches Getreide würde schon bei 100 km einen Zoll von Mk. 3.— per t ausgleichen. Das Reich durfte einer weiteren Unterminierung seiner Handelspolitik durch die Privatbahnen nicht länger untätig zusehen. Das Generalheilmittel wäre die Über-

1) Plaut, Lit. 53 a, S. 96.

führung aller Länder- und Privatbahnen in die Hoheit des Reiches gewesen. Das Bismarck'sche Reichseisenbahngesetz, das dieses Ziel hatte, schlug fehl. Das einzige tarifpolitische Ereignis dieser Zeit war der sog. Reformtarif von 1877. Er war nach vielen Generalkonferenzen (war er doch das erste bedeutendere Ergebnis der Zusammenarbeit der deutschen Bahnverwaltungen) allgemein angenommen und bis zum Jahre 1880 auf allen deutschen Bahnen eingeführt worden. Er stellte zwar die formelle Tarifeinheit innerhalb des deutschen Reiches her, ließ aber die verschiedene Höhe der Frachtsätze fortbestehen[2]). Diese formelle Tarifeinheit — d. h. die Gleichheit der Güterklassifizierung im Gegensatz zur materiellen Tarifeinheit, der Gleichheit der Normalfrachtsätze — schuf zwar die Grundlage für tarifpolitische Eingriffe, reichte aber zur Unterstützung der handelspolitischen Zielsetzungen nicht aus. Andere Wege mußten beschritten werden. So begann Preußen, nachdem Bismarcks Versuch, die Eisenbahnen in die Regie des Reiches zu überführen, durch den Widerstand der süddeutschen Staaten mißlungen war, mit dem planmäßigen staatsseitigen Erwerb der Privatbahnen und dem großzügigen Ausbau seines Bahnnetzes[3]). Um 1890 wurde dann die materielle Tarifeinheit unter dem Druck der preußischen Übermacht erreicht[4]).

Bis 1890 mußten daher alle diejenigen tarifpolitischen Maßnahmen wenig Erfolg versprechen, die sich auf die von allen Bahnen beförderten Güter erstreckten.

So war der Landwirtschaft, deren Erzeugnisse von fast allen deutschen Privat- und Staatsbahnen gefahren wurden, nicht durch einseitig preußische oder einseitig bayerische Tarifmaßnahmen zu helfen. In Preußen, wo wir gerade für industrielle Produkte schon in dieser Zeit eine Fülle von Ausnahmetarifen antreffen, sind in den ersten beiden Jahrzehnten des Kaiserreiches nur drei tarifpolitische Maßnahmen zum Schutze der Landwirtschaft zu nennen.

1. Am 1. 4. bezw. 1. 7. 1882 ist im Verkehr der Nordseehäfen mit den rheinisch-westfälischen Stationen der früher für Getreide ohne Unterschied bestehende Ausnahmetarif im Interesse der inländischen Landwirtschaft und Mühlenindustrie auf Hafer, Mais und Ölsamen eingeschränkt worden.

2. Der Ausnahmetarif für Mais aus Rumänien wurde 1885 ebenfalls im Interesse der Landwirtschaft auf galizischen und ungarischen Mais erweitert.

3. Obstausfuhrtarife, von rheinischen Stationen nach Holland und Belgien, sowie von Erfurt zur See[5]).

---

2) Rausch, Lit. 58, S. 2.
3) vgl. v. d. Leyen-Hoff, Lit. 45, S. 589.
4) Rausch, Lit. 58, S. 2.
5) LER, Lit. 40, Protokoll Nr. 6/1886.

Diese tarifpolitische Unterstützung wollte die Besserstellung der ausländischen Konkurrenzerzeugnisse beseitigen und gleichzeitig die Einfuhr von Futtermitteln erleichtern, die wie Mais, Hafer und Ölsamen kaum in Deutschland angebaut wurden.

Die Auswirkung dieser Tarifmaßnahmen ist nicht einwandfrei festzustellen, da es eine veröffentlichte Statistik über die zu diesen Tarifen beförderten Mengen nicht gibt. Die Tatsache, daß die Getreidezölle 1885 und 1887 weiter erhöht wurden, läßt jedoch darauf schließen, daß diese Unterstützung durch die Tarifpolitik nicht ausreichte. Die Zollerhöhung darf kein Wunder nehmen, zumal der preußische Einfluß nicht ausschlaggebend war und die Frachtsätze der einzelnen Bahnen differierten. Die Zahlen der Handelsstatistik als Beweismittel anzuführen, ist stets ein Wagnis. Neben den Frachtsätzen können ja, wie wir eingangs sagten, eine Unmenge anderer Ereignisse eine Veränderung im Außenhandel verursachen. Die Getreideeinfuhr nimmt — im großen gesehen — trotz der Tarifmanipulationen weiter zu; sie wird allem Anschein nach nur durch die Zollerhöhungen gehemmt. Die folgende Tabelle zeigt, daß die Einfuhr aller Getreidearten jeweils im Jahre nach der Zollerhöhung beachtlich zurückgeht:

Einfuhr in Tonnen (zu 1000 kg)

| | Hafer | Gerste | Roggen | Weizen |
|---|---|---|---|---|
| 1881 | 262.590 | 247.828 | 575.454 | 361.949 |
| 1882 | 274.868 | 372.648 | 658.280 | 687.241 |
| 1883 | 260.076 | 321.507 | 777.046 | 641.910 |
| 1884 | 366.413 | 440.080 | 961.560 | 754.512 |
| 1885[1]) | 218.083 | 438.036 | 769.701 | 572.423 |
| 1886 | 81.031 | 353.896 | 565.265 | 273.280 |
| 1887[1]) | 167.577 | 511.526 | 638.544 | 547.255 |
| 1888 | 181.263 | 444.781 | 652.811 | 339.767 |
| 1889 | 258.004 | 651.422 | 1 059.731 | 516.887 |
| 1890 | 187.717 | 735.292 | 879.903 | 672.587 |

aus Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich 1891, S. 64 ff.

Anmerkung: Bis zum 30. 6. 1882 ist Getreide, welches zum Zweck der Vermahlung und der Ausfuhr der gewonnenen Mühlenprodukte auf Privatlager eingeführt wurde, nicht in obigen Zahlen enthalten. Eine Berücksichtigung dieser Zahlen verändert jedoch nicht die für unsere Betrachtung charakteristische Entwicklung.

[1]) Zollerhöhung.

Dagegen möchte man bei der Obstausfuhr, die gerade 1887 und 1888 durch neue Tarife begünstigt worden ist, annehmen, daß ihr Anwachsen in den Jahren 1888—1890 zum Teil auf die Ausnahmetarife zurückzuführen ist.

Nach dem Statistischen Jahrbuch 1891, S. 82, betrug die gesamte Obstausfuhr Deutschlands

in Tonnen zu 1000 kg

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1887 | 12.718 | 1889 | 18.979 |
| 1888 | 27.649 | 1890 | 29.030 |

Hiervon entfielen auf die Länder, die durch die oben genannten Ausfuhrtarife begünstigt waren, im einzelnen:

Obstausfuhr in Tonnen nach den Ländern[6])

| | Belgien | Niederlande | Großbritannien | Zollausschlüsse Weser u. Elbe |
|---|---|---|---|---|
| 1886 | 192,0 | 1. 475,6 | 1. 372,1 | 10. 837,8 |
| 1887 | 199,9 | 839,2 | 1. 192,8 | 7. 051,3 |
| 1888 | 1. 673,0 | 2. 131,5 | 4. 341,9 | 13. 486,2 |
| 1889 | 499,4 | 501,6 | 14. 796,5 | 129,7 |

Insgesamt betrug die Ausfuhr in diese Länder

| | in 1000 t | in % der Gesamtausfuhr |
|---|---|---|
| 1886 | 13. 877,5 | 72 |
| 1887 | 9. 283,2 | 83 |
| 1888 | 21. 632,6 | 78 |
| 1889 | 15. 926,2 | 84 |

Der durch die Eisenbahntarife begünstigte Teil der Ausfuhr wächst weiter an. Ist dies wirklich durch die Tarifpolitik verursacht, so bleibt die Obsttarifierung in jenen Zeiten die einzige Ausnahme, die Erfolg zeitigte. Denn generell ist festzustellen, daß die vorgenommenen Tarifänderungen zur Unterstützung des Absatzes der landwirtschaftlichen Erzeugnisse nicht ausreichten. Weitergehende tarifpolitische Maßnahmen waren wegen der Selbständigkeit der Länderbahnen und des zu geringen Einflusses des Staates auf die Privatbahnen nicht durchzuführen. Außerdem war es ungewiß, ob sie den gewünschten Erfolg gezeitigt hätten. Daher war für Bismarck der Weg über die Tarifpolitik nicht gangbar und es blieb für ihn nur der Zoll als Schutzmittel der bedrängten Landwirtschaft.

6) aus Heft 51 der Statistik des Deutschen Reiches.

Anders liegen die Verhältnisse bei den industriellen Produkten. Es ist natürlich, daß die meisten Roh- und Halbstoffe von den durch den preußischen Staat kontrollierten Bahnlinien befördert wurden, weil die bedeutendsten Gewinnungs- oder Verarbeitungsstätten der industriellen Produkte in Preußen lagen. Ende des 19. Jahrhunderts war die Industrie stark in Preußen konzentriert und daher mußte der Anteil der süddeutschen Staaten an der Beförderung industrieller Waren sehr gering bleiben. Mit der zunehmenden Verstaatlichung der Bahn vergrößert sich der tarifpolitische Einfluß Preußens auf die Beförderung von Industrieprodukten. Bei fast allen Industrieerzeugnissen finden wir schon in der Zeit bis 1890 in Preußen schon eine Fülle von Ausnahmetarifen; mehrere Tarife gelten für Kohle, Erde, Steine, Zement, Gips, Salz, Eisenerz, Roheisen, Eisen und Stahl, Blei; und einige auch für Garne und Glaswaren.

Als Beispiel möge die Ausnahmetarifierung des Roheisens dienen. Das Roheisen ist von jeher ein bevorzugtes Industrieerzeugnis gewesen, das für die generelle Entwicklung charakteristisch gewesen ist. Die vielfältige Verwendungsmöglichkeit macht das Roheisen zu einem Schlüsselprodukt der deutschen Volkswirtschaft. Bis 1870 war die deutsche Produktion der englischen weit unterlegen, sodaß vorwiegend englisches Roheisen in Deutschland abgesetzt wurde. Die Absatzmärkte des englischen Roheisens lagen an der Küste und an den schiffbaren deutschen Flüssen. Hier war für eine Tarifpolitik zugunsten der aufstrebenden deutschen Produktion genügend Raum geboten. Die ersten Ausnahmetarife gelten immer von den deutschen Erzeugungsstätten nach Märkten, die — da sie an der Küste oder den Flüssen liegen — von ausländischem Roheisen beherrscht wurden. So sind von den 1885 bestehenden Ausnahmetarifen[7]) als die bedeutenderen zu nennen:

1. Vom Industriegebiet im Westen nach Berlin 2,2 + 6[8]).
2. Vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach deutschen Nordseehäfen 2,2—1,9 + 6.
3. Von ebenda nach Niederschlesien 1,7 + 12.

Später wurde der Ausnahmetarif für Gießereiroheisen (1.) „von deutschen Hochofenwerken nach Berlin und Umgegend, sowie Stationen in Nähe der Ems und Elbe, in Mecklenburg und Holstein, bei denen ein erheblicher Verbrauch von englischem Roheisen nachgewiesen wird, sowie nach Niederschlesien und dem Königreich Sachsen“[9]) weiter ermäßigt. Auffallen muß, daß diese drei Tarife von den Haupterzeugungsstätten nach den wichtigsten Konsumplätzen gelten, die bis-

7) LER, Lit. 40, Drucksache 6/1886.
8) Streckensatz 2,2 Pfg. p. tkm zuzügl. einer einmaligen Abfertigungsgebühr von 6 Pfennig p. 100 kg.
9) genauer Tarifwortlaut.

her von englischem Roheisen beliefert wurden. Die Roheiseneinfuhr geht zurück, während die deutsche Produktion entsprechend dem steigenden Eisenbedarf zunimmt. Nach dem Statistischen Jahrbuch von 1889 (Seite 83) betrug die deutsche Roheiseneinfuhr in den Jahren von

| 1880—1887 | in 1000 t |
|---|---|
| 1880 | 232.2 |
| 1881 | 244.6 |
| 1882 | 283.0 |
| 1883 | 274.8 |
| 1884 | 264.5 |
| 1885 | 215.9 |
| 1886 | 164.8 |
| 1887 | 157.1 |

Auf dem Binnenmarkt zeigt sich beim Roheisen wie bei vielen übrigen Industrieprodukten die deutliche Verdrängung der ausländischen, vornehmlich der englischen Ware. Nicht nur auf dem heimischen Markt wird der deutschen Industrie der Wettbewerb mit den englischen Fabrikaten erleichtert, sondern auch auf den ausländischen Märkten. Es bestehen 1885 bereits Ausnahmetarife für folgende Verbindungen von den deutschen Erzeugungsstätten:

4. Vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern 1,7 + 12.
5. Von deutschen Stationen nach mittelrussischen Stationen 1,75+6.
6. Von rheinisch-westfälischen Stationen nach Rumänien.
7. Von Peine und Harzburg nach Böhmen.
8. Von westfälischen Stationen nach Italien und Südfrankreich.

1887 kommt hinzu der Ausnahmetarif

9. Von Oberschlesien nach Österreich-Ungarn.

1888 folgen

10. Von rheinisch-westfälischen Stationen nach holländischen Häfen.
11. Von ebenda nach Belgien.
12. Von ebenda nach Polen.

Diese Tarife wurden in der Folgezeit ausgebaut, meist auf andere deutsche Erzeugungsstätten erweitert und ermäßigt. Der Erfolg dieser Tarifmaßnahmen ist unbestritten: Während die inländische Produktion[10]) ununterbrochen rasch zunimmt, geht die Einfuhr ausländischer Ware — wie oben gezeigt — sogar absolut zurück, und zwar inner-

10) Die deutsche Roheisenerzeugung, die im Durchschnitt der Jahre 1861/5 798.700 t betrug, ist im Jahre 1879 auf 2 226.600 t angestiegen. In dem nun folgenden Dezennium von 1880—1890 verdoppelt sich die produzierte Menge. 1889 belief sich das in Deutschland erzeugte Roheisen auf 4 524.600 t.

halb 5 Jahren (von 1882 bis 1887) um mehr als 40%. Weitere Zahlenbeispiele lassen sich für diese Zeit nicht anführen[11]).

Was für das Roheisen gilt, trifft auf eine Vielzahl anderer industrieller Produkte zu. Viele andere englische Waren beherrschten die heimischen deutschen Märkte, die erst für die deutschen Erzeugnisse gewonnen werden mußten. Außer den Roheisentarifen entstehen noch eine Reihe von Ausnahmetarifen, z. B. für Steinkohle und Braunkohle, Zement, Salz, Eisen und Stahl, für Garne und Gewebe. Da alle diese Ausnahmetarife nur von deutschen Erzeugungsstätten nach deutschen Konsumplätzen oder deutschen Verarbeitungsstätten für Güter jeder Herkunft gelten, kann die englische Ware de iure zu diesen Ausnahmetarifen gefahren werden. Sie profitiert aber nicht davon, da die Anfuhr zu den deutschen Erzeugungsstätten, von denen diese Tarife erst gelten, den entwaigen Nutzen aus der Inanspruchnahme der Ausnahmetarife kompensiert.

An dieser Stelle müssen wir auf eine merkwürdige Parallele zwischen Verkehrspolitik und Handelspolitik hinweisen. Wie in der Handelspolitik der Zollschutz zunächst nur für die Erzeugnisse der Grundindustrie gewährt wurde und erst viele Jahre später auf die Güter der Verarbeitungsindustrie ausgedehnt wurde, so wird in der Verkehrspolitik der Tarifschutz (oder die Tarifunterstützung) in der Zeit bis 1890 fast ausschließlich den Erzeugnissen der Grundindustrien eingeräumt, wie z. B. Kohle, Roheisen, Eisen und Stahl, Zement und Salz. Die Ausnahmetarife dieser Zeit gelten für die Produkte des Bergbaus und der Grundindustrie, während die Weiterverarbeitung durch die Tarife nicht unterstützt wird. Als Ausnahme hiervon könnten vielleicht noch die Ausnahmetarife für Garne und Gewebe angesehen werden, für die sogar stark ermäßigte Stückgutfrachten galten. Man wird gerade in der heutigen Zeit die Frage stellen, warum wurde zuerst nur der Grundindustrie geholfen, deren Erzeugnisse im Gegensatz zur Verarbeitungsindustrie wenig arbeitsintensiv sind. Diese Priorität der handels- und verkehrspolitischen Unterstützung der Grundindustrien ist einmal darauf zurückzuführen, daß die Güter der Grundindustrie — wie wir in der Einleitung gezeigt haben — wegen ihrer größeren Frachtbelastung auch am wirksamsten durch Tarifsenkungen unterstützt werden können. Ein weiterer Grund ist m. E. darin zu suchen, daß die Grundindustrien mehr der Konkurrenz der anderen Staaten ausgesetzt und in jenen Zeiten schutzbedürftiger waren als die deutschen Verarbeitungsindustrien. Denken wir z. B. nur an die Vorrangstellung Englands im Kohlenbergbau, in der Eisen- und Stahlerzeugung. — Innerhalb der Verarbeitungsindustrien finden wir

11) Die Güterbewegungsstatistik beginnt erst 1883 und weist das Roheisen nicht gesondert, sondern zusammen mit Eisenbruch, alten Schienen usw. aus. Erst seit 1900 getrennt.

nur einige Ausnahmetarife für Garne und Gewebe. Diese entstanden jedoch aus denselben Gründen. Auch hier mußte die deutsche Industrie gegen viel mächtigere Wettbewerber kämpfen. Die ausländischen Spinnereien und Webereien (in England, Belgien und Frankreich) drohten den Austausch zwischen den elsässischen und rheinischen Betrieben zu unterbinden. In der Begründung des Ausnahmetarifs wird als Motiv angegeben, „um den Bezug aus Süddeutschland und dem Elsaß zu ermöglichen, das englische Garn zu verdrängen und andererseits den gefärbten Garnen leichteren Export zu ermöglichen".

Außer den Tarifmaßnahmen zur Abwehr ausländischer Erzeugnisse auf dem deutschen Markte entstehen eine Reihe von Tarifen, die die deutschen Erzeugnisse — es handelt sich um die gleichen. oben gegnannten Waren — auf den ausländischen Märkten unterstützen. Diese Tarife gelten in der Regel bis zur Grenze oder zur See. Die sog. Seehafenausnahmetarife sind, da sie erst in der späteren Zeit von größter Bedeutung werden, unten zu erörtern.

Neben den Seehafenausnahmetarifen müssen an dieser Stelle noch die direkten oder Verbandstarife mit Bahnen anderer Staaten erwähnt werden. Die direkten Tarife, wie z. B. mit Rußland, Rumänien und Österreich, setzten eine einheitliche Fracht von deutschen nach russischen Stationen oder umgekehrt fest. Die Fracht wird in einem Posten an eine Bahnverwaltung gezahlt; die am Transport beteiligten Bahnen teilen dann unter sich die gezahlte Fracht auf und verrechnen die auf sie entfallenden Beträge. Bei gleicher Spurweite kann das Gut ohne Umladung an der Grenze oder sonstige Schwierigkeiten von einem Staat in den anderen passieren.

Der Sinn dieser direkten Tarife ist stets die allgemeine Erleichterung des internationalen Austausches. Hierbei ist es gleichgültig, ob zum Abschluß eines direkten Tarifs die Ausfuhrerleichterung für die eine Bahnverwaltung, die Seekonkurrenz oder die Vergünstigung für den heimischen Konsum für die andere Bahnverwaltung bestimmend gewesen sind. —

In den Jahren bis 1890 entstehen die Verbandstarife des deutsch-russischen, des deutsch-mittelrussichen, des Königsberg-Moskauer, des österreichisch-ungarisch-russischen und des deutsch-rumänischen Verbandes; hiervon werden die deutsch-russischen Verbandstarife erst 1886, die deutsch-rumänischen 1883 eingerichtet und 1886 neu herausgegeben. — Diese Tarife gelten (im Gegensatz zu ähnlichen Tarifen in der späteren Zeit) für alle Warenkategorien. Der gesamte Handel zwischen den beteiligten Ländern wird erfaßt und gefördert. So weist der deutsch-russische Tarif folgende Klassen auf[12]):

1. Allgemeine Stückgutklasse,
2. Allgemeine Wagenladungsklassen A und B,

12) LER, Lit. 40, Nr. 6/1901, S. 80.

3. Spezialtarife I, II und III,
4. Ausnahmetarife.

Für bestimmte Güter werden Ausnahmetarife in den direkten Tarif eingerechnet[13]), der deutsch-russische Tarif weist für wichtige Ausfuhrartikel der deutschen Industrie, insbesondere der Eisen- und Stahlindustrie, Ausnahmetarife auf, während andererseits für russisches Wild und Geflügel usw. Ausnahmesätze eingerechnet werden. —

Was haben die direkten Tarife nur für Vor- und Nachteile? Der Hauptvorteil ist der, daß die Grenzspediteure nicht mehr zur Weiterbeförderung ab Grenze erforderlich sind, sondern daß die Ware direkt ohne Umbehandlung an der Grenze vom Versandort zum Empfangsort befördert wird. Die Gesamtfracht ermäßigt sich dadurch naturgemäß. Vielfach hat man den direkten Tarifen vorgeworfen, sie begünstigten die ausländische Ware mehr als die einheimische. Dieser Vorwurf wurde meist von Produzenten gemacht, die nahe der Grenze wohnten und nun plötzlich nach Erstellung des direkten Tarifs die ausländischen Konkurrenzgüter täglich an ihrem Hause vorbeifahren sahen. Er trifft jedoch nicht zu, solange die ausländische Ware zur Schiffsfracht auf der Bahn befördert wird, die der ausländische Versender bei Benutzung des Seewegs zahlen müßte.

Zuweilen wird den direkten Tarifen vorgeworfen[14]), daß sie den inländischen Verfrachtern keine Vorteile bringen: Fast alle internationalen Verbandstarife sehen vor, daß die zollpflichtigen Güter durch Staats- oder Bahnbeamte des Einfuhrlandes zur Verzollung gemeldet werden. Diese sind natürlich an einer möglichst niedrigen Verzollung garnicht interessiert. Auch mögen ihnen die Bestimmungen der Zolltarife nicht genau bekannt sein. So käme es (ganz abgesehen von Fällen der Schikane) oft zur falschen Verzollung, wie sie vielfach gerade im deutsch-russischen Verkehr festzustellen war. Hierdurch würde ein etwa gewährter Frachtvorteil wettgemacht. Dieser Einwurf scheint bei der geplanten Errichtung eines deutsch-polnischen Verbandes so ausschlaggebend gewesen zu sein, daß ein direkter Gütertarif nach Polen, welches s. Zt. aus dem deutsch-russischen Verbande ausgeschlossen war, nicht zutande kam[15]).

Im allgemeinen dürften die damals bestehenden Verbandstarife den Industrieerzeugnissen wesentlich größere Vorteile gebracht haben, als die deutsche Landwirtschaft infolge der steigenden — und dazu durch die

13) In die neuerstellten direkten Tarife werden die bereits bestehenden Ausnahmesätze übernommen.

14) Dieser Vorwurf wird besonders von den Grenzspediteuren gemacht, die bisher am Grenzumschlag beteiligt waren und durch die direkten Tarife ausgeschaltet wurden.

15) vgl. Protokolle und Anträge zur geplanten Einführung eines direkten Gütertarifs nach Polen. LER 36/1895.

direkten Tarife oft nur scheinbar begünstigten[16]) — Einfuhr Schaden litt. Die Industrieerzeugnisse, die Deutschland nach Rußland und Rumänien verkaufte, waren zudem viel mehr auf den sicheren Bahntransport angewiesen als die russischen oder rumänischen Landesprodukte. Die allgemeinen Vorteile des Bahntransportes gegenüber der Schiffahrt kamen den deutschen Industrieerzeugnissen in vollem Umfange zugute. Außerdem ist zu bemerken, daß bei der Neuordnung des deutsch-russischen Tarifs im Jahre 1891, die durch den russischen Einfuhrgütertarif veranlaßt wurde, der alte Verbandstarif nur noch für Transporte von Rußland nach Deutschland Geltung hatte und so für die russischen Waren eine Ermäßigung auf deutschen Strecken versagte[17]).

Um kurz zusammenzufassen: In den Jahren bis 1890 können die Industrieerzeugnisse besser durch Tarifmaßnahmen unterstützt werden als landwirtschaftliche Erzeugnisse. Die Landwirtschaft muß durch zollpolitische Maßnahmen vor einem Zurückgehen geschützt werden. Dem deutschen industriellen Gewerbe konnte die Tarifpolitik, vornehmlich der preußischen Bahnen, ohne nennenswerte Zollerhöhungen neue Märkte eröffnen. Es ist bezeichnend, daß es gerade die Märkte der politisch befreundeten Staaten Rußland, Österreich-Ungarn, Italien und Rumänien waren, auf denen die alte Industriemacht England von der aufstrebenden deutschen Konkurrenz empfindlich getroffen wurde.

16) Die Gesamtfracht für ausländische Agrarprodukte wurde beim Bahnversand zwar durch die direkten Tarife ermäßigt; diese Frachtverbilligung war aber in den meisten Fällen nicht groß genug, um die Differenz gegenüber der Seefracht auszugleichen.

17) LER, Lit. 40, Nr. 2/1892.

## C. Der Ausbau des Protektionismus bis zum Weltkriege.

Nach Bismarcks Scheiden aus dem Kanzleramt mußte die Handelspolitik eine Wandlung erfahren, weil die ausländischen Staaten ihre mit dem Deutschen Reich bestehenden Handelsverträge nicht in gleicher Weise erneuerten, sondern nun ihrerseits dazu übergingen, die deutsche Einfuhr durch Schutzzölle zu hindern. Das Reich war gezwungen, neuartige Handelsverträge einzugehen und seine hohen Schutzzölle (z. B. für Getreide auf M. 3.50) zu senken. Vielfach liest man in der Literatur, selbst Bismarck hätte einen anderen Ausweg nicht gefunden. Die Richtigkeit dieser Ansicht ist hier nicht zu prüfen. Es genügt vielmehr festzustellen, daß gerade Bismarck inzwischen die Verkehrspolitik so weit ausgebaut hatte, daß eine planvolle Unterstützung der deutschen Handelspolitik durch die Tarifpolitik durchaus als möglich anzusehen ist. 1890 war die Verstaatlichung der Bahnen soweit fortgeschritten, daß die Reste der Privatbahnen ohne große Bedeutung waren[1]), und damit war gleichzeitig die materielle Tarifeinheit erreicht[2]). In der Folgezeit greift die Tarifpolitik zwar öfter und wirksamer in den Außenhandel ein, aber im ganzen haben nach dem zeitgenössischen Urteil von Seidler u. Freud[3]) die Tarifkonstruktionen einen kaleidoskopartigen Charakter.

### I.

Durch die Zollermäßigung traten für die deutsche Landwirtschaft erhebliche Nachteile auf, die beseitigt werden mußten. Zwar wurden diese Benachteiligungen nicht von allen Teilen der Landwirtschaft gleichmäßig stark empfunden. Denn innerhalb der Landwirtschaft gibt es verschiedene Gruppen: diejenigen Landwirte, die einen Getreideüberschuß haben, werden unter der Zollermäßigung für Getreide zu leiden haben, während die, welche noch Getreide zur Unterhaltung ihrer Viehproduktion hinzukaufen müssen, aus einer Zollsenkung Nutzen ziehen. Die Mühlen haben andere Interessen als die Rittergutsbesitzer, die Molkereien oder die Hühnerfarmen. Auf alle ver-

1) Der Längenanteil der Privatbahnen des Reiches betrug in Prozenten der staatlichen Bahnlinien 1875 44½%, 1903 7½%. In Südwestdeutschland war zu dieser Zeit die Verstaatlichung noch nicht durchgeführt: So bestand 1890 das gesamte hessische Ludwigsbahnnetz, an das sich die pfälzischen Privatbahnen anschlossen. — Die Verstaatlichung dieser Netze war jedoch bis zur Jahrhundertwende vollzogen. —

2) s. oben S. 13 (Rausch, Lit. 58, S. 2).

Natürlich verfolgen die Länder auch nach dieser Zeit in manchen verkehrspolitischen Fragen verschiedene Ziele. Als Beispiel diene der zu jener Zeit bestehende deutsch-adriatische Tarifverband (unter der deutschen Geschäftsführung Sachsens), der die sächsische und bayrische Ausfuhr bewußt über die Adria (Triest) leitete, während Preußen eine Ausfuhrpolitik via Bremen/Hamburg verfolgte. —

3) Seidler und Freud, Lit. 76, S. 69.

kehrspolitischen Probleme der landwirtschaftlichen Betriebsformen im einzelnen einzugehen, würde in unserer Arbeit zu weit führen. Wir werden deshalb zweckmäßiger nur im allgemeinen nach Gütergruppen trennen dürfen, zumal die Erscheinungsformen der Landwirtschaft oft miteinander verkoppelt sind. Weiter möchten wir ausdrücklich bemerken, daß es nicht unsere Aufgabe ist, alle handelspolitischen, wie auch gewerbepolitischen Maßnahmen zum Schutze der Landwirtschaft zu erörtern, sondern daß wir uns nur auf die Unterstützung der Landwirtschaft durch die Verkehrsmittel, besonders durch die Eisenbahnen und ihre Tarife beschränken wollen. Daß eine Unterstützung der Landwirtschaft in den Vorkriegsjahren erforderlich war, ist zwar vor dem Kriege gerade in politischen Kreisen des Reichstags und der Landtage bezweifelt worden. Heute dürfte jedoch die Richtigkeit der Stützungsmaßnahmen der Vorkriegszeit in der großen Linie als richtig anerkannt sein, sodaß es überflüssig ist, die Motive der damaligen Kämpfe, das Für und Wider hier zu wiederholen. Die Lage der Landwirtschaft erheischte nun, nachdem die Zölle gesenkt waren, irgendeine andere Unterstützung, da die agrarische Schneide der „Preisschere" weiter sank, ohne daß die Industrieerzeugnisse gefolgt wären. Einseitig niedrige Agrarpreise waren für die Landwirtschaft nicht tragbar, wenn man nicht ihre „Produktionsmittel" verbilligte. Die ostelbischen Güter konnten durch die Ungunst ihrer verkehrstechnischen Lage die dicht bevölkerten Konsumgebiete des Westens nicht versorgen. Von den staatlichen Unterstützungsmaßnahmen interessieren hier nur die tarifarischen Eingriffe und Veränderungen, die sich sowohl auf die landwirtschaftlichen Produktionsmittel als auf die landwirtschaftlichen Roh- und Endprodukte erstrecken.

Die wichtigsten Produktionsmittel, d. h. die wichtigsten Bezugsgüter der Landwirtschaft, sind die Dünge- und Futtermittel. Die zunächst eingeführten Tarifermäßigungen verraten den Zweck, die Folgen der bewußten Senkung der Agrarzölle durch tarifarische Maßnahmen zu mildern, um damit niedrige Agrarpreise ohne Schädigung der deutschen Landwirtschaft zu erreichen.

Während das Futter fast ausschließlich landwirtschaftlicher Herkunft ist, wird der Dünger zum großen Teil von der Industrie oder dem Bergbau bezogen. Der Dünger dürfte daher als das bedeutendste Bezugsgut gelten. Seit 1893 wird der Dünger zu verbilligten Sätzen gefahren. So gilt der „Kalitarif" seit 1893 für rohe Kalisalze, wie Kieserit, Kainit usw., Kalidüngesalze bis zu 42% Schwefelgehalt und kalzinierten Kieserit. Außerdem besteht ein sogenannter „Düngekalktarif", der für Kalkstein, Kalkerde, Kalkschlamm, Muschelschalen, sämtlich zu Düngezwecken, gilt[4]). 1897 wird der Notstandstarif für Düngemittel eingeführt; schließlich werden die Düngemittel in den

4) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 203.

sog. „Rohstofftarif“ eingebaut[5]), auf den wir weiter unten näher eingehen müssen. Neben diesem Tarif bestehen die oben genannten Tarife für Kali und Düngekalk weiter, da ihre Sätze unter denen des Rohstofftarifs liegen. Der Kalitarif hat folgende Frachtsätze:

| | | | |
|---|---|---|---|
| bis 200 km | 2,2 Pfg. | + 7 Pfg | Anstoß |
| von 201 bis 350 km | 1,8 „ | | |
| über 350 km | 1,0 „ | | Anstoß |

In Ostpreußen wird von der ersten in Ostpreußen gelegenen Station der Frachtsatz von 0,25 Pfg. angestoßen. Der Düngekalktarif weist folgende Sätze auf:

| | | |
|---|---|---|
| bis 50 km | 2,6 Pfg. | + 9 Pfg. |
| darüber Anstoß | 1,4 „ | |

In Ostpreußen wird sofort ein Satz von 0,35 Pfg. angestoßen[6]). Diese Sätze gelten ausdrücklich nur für Düngezwecke, nicht für gewerbliche oder Badezwecke. Es muß auffallen, daß der Chilesalpeter nicht genannt ist, für den 1893 ein billiger Durchzugtarif[7]) von deutschen Seehafenstationen nach Budapest und anderen ungarischen Plätzen erstellt wurde, entstanden aus dem Wettbewerb mit Fiume und dem kombinierten Wasserbahnweg über Laube. Die preußische Bahn sicherte sich so den Durchfuhrverkehr, ohne die deutsche Landwirtschaft oder die deutsche Kunstdüngererzeugung zu schädigen. Die oben genannten Tarifkonstruktionen haben ihr gut Teil zur steigenden landwirtschaftlichen Verwendung deutschen Kalis und deutschen Thomasmehls beigetragen[8]). Die Förderung von rohen Kalisalzen ist innerhalb der zwei Jahrzehnte von 1890 bis 1910 auf das siebenfache gestiegen.

---

5) Rausch, Lit. 58, S. 5 Aufstellung.

6) Siehe Anm. 4.

7) Derartige Durchfuhrtarife sind stets aus dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern entstanden und erfassen nur ausländische Produkte. Sie können daher für die heimische Wirtschaft niemals positiv handelspolitisch wirksam werden und sind somit nicht als „handelspolitische Tarife“ anzusprechen. Schädigen dagegen die Durchfuhrtarife heimische Exportinteressen, so würde hier die Verkehrspolitik von negativ handelspolitischer Bedeutung sein. — Vgl. hierzu die Fußnoten 73 auf Seite 46 und 62 auf Seite 89.

8) Ein unmittelbarer Beweis für die Wirksamkeit der Tarife ist nicht zu erbringen, da entsprechendes Material nicht vorhanden ist. Die Güterbewegungsstatistik weist nur eine Position „Düngemittel“ auf, die u. a. auch künstlichen Dünger enthält.

## Kalisalze.

Kainit und andere Kalirohsalze.
Geförderte Mengen in 1000 t[9]):

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1890 | 1,274.9 | 1900 | 3,050.6 |
| 1891 | 1,371.3 | 1901 | 3,534.9 |
| 1892 | 1,351.1 | 1902 | 3,285.0 |
| 1893 | 1,526.2 | 1903 | 3,631.0 |
| 1894 | 1,643.6 | 1904 | 4,085.4 |
| 1895 | 1,521.9 | 1905 | 5,043.5 |
| 1896 | 1,780.6 | 1906 | 5,541.7 |
| 1897 | 1,946.2 | 1907 | 5.749.4 |
| 1898 | 2,208.9 | 1908 | 6,099.0 |
| 1899 | 2,493.1 | 1909 | 7,042.0 |
| | | 1910 | 8,311.0 |

Das zweitwichtigste Bezugsgut der Landwirtschaft ist die Gruppe der Futtermittel, die äußerst vielgestaltig und uneinheitlich ist. Futtermittel sind Getreide aller Art, Kartoffeln, Rüben, Häcksel, Heu, Stroh usw., kurz alles Güter landwirtschaftlicher Herkunft. Wird daher eines dieser Güter mit einem Ausnahmetarif bedacht, wie z. B. 1890 die Kartoffeln, so kann dies eine Begünstigung des Erzeugers oder auch des Verbrauchers sein (der oft auch in den Reihen der Industrie oder des Gewerbes zu suchen ist). Welche Personengruppe hieraus Vorteile schöpfen kann, ist im wesentlichen eine Preisfrage, die in unserem Zusammenhange nicht interessiert. Die Futtermittel sind sowohl Bezugs- wie Versandgüter der Landwirtschaft, für die zum Teil auch die weiteren Ausführungen über die landwirtschaftlichen Rohprodukte Geltung haben. Die wichtigsten Futtermittel sind jedoch in dem sog. „Rohstofftarif" enthalten. Dieser Tarif wurde 1889—1890 eingeführt[10]) und verschiedentlich erweitert, sodaß er im Jahre 1910 vierzehn verschiedene Gütergruppen umfaßte, u. a. Häcksel, Heu und Stroh, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel usw.

Der Streckensatz des Rohstofftarifs beträgt bis 350 km 2,2 Pfg., über 350 km 1,4 Pfg. im Anstoß; die Abfertigungsgebühr 7 Pfg. Er ermäßigt also die Sätze des Spezialtarifs III von einer Entfernung über 350 km und ist daher oft nicht als Ausnahmetarif, sondern als ein Normaltarif (etwa Spezialtarif IV) angesprochen worden. Da er sich jedoch nicht in die Struktur des damaligen Normaltarifs einfügt, müssen wir ihn als Ausnahmetarif charakterisieren, der allerdings generell auf gewisse Güterkategorien Anwendung findet. Das neuartige an diesem Tarif und den oben erwähnten Tarifen für Kali und

9) Aus den Stat. Jahrbüchern 1900 (S. 40), 1910 (S. 96) und 1912 (S. 72).
10) LER, Lit. 40, Nr. 24/1889.

Düngekalk ist die Staffelung nach der Entfernung. Mit Recht weist der Minister der öffentlichen Arbeiten[11]) darauf hin, daß gerade die Vorteile dieser Staffel den landwirtschaftlichen Produkten zugute kämen, da diese wegen der Verteilung von Landwirtschaft und Industrie innerhalb des Reiches über größere Entfernungen befördert werden müßten. Solange diese Staffelsätze nicht in die direkten Tarife eingerechnet werden, sondern nur dem inländischen Verkehr vorbehalten bleiben, profitiert die heimische Landwirtschaft ohne Frage. Sollte infolge einer allzu großen Preisspanne zwischen ausländischen und heimischen Erzeugnissen dieser Profit nicht ausreichen, um den Absatz der heimischen Waren zu sichern, so müßten diejenigen Märkte, die vom Ausland beherrscht sind, allenfalls eine weitere tarifarische Begünstigung erfahren. Dies ist jedoch unter der Kanzlerschaft Bülows, der sich selbst gern den „agrarischen Kanzler" nannte[12]), nicht geschehen. Wahrscheinlich weil sich die Landwirtschaft selbst mit den bestehenden Tarifverhältnissen begnügte. Wenn sich zu Kriegsbeginn eine unangenehme Abhängigkeit von ausländischen landwirtschaftlichen Erzeugnissen zeigte, so ist dies nicht auf ein Verschulden der Zoll- oder Eisenbahntarifpolitik, sondern auf den unterlassenen Umbau der Struktur der deutschen Landwirtschaft zurückzuführen.

Diese Kritik gilt nicht nur für die Futtermittel, sondern in gewisser Beziehung auch für die landwirtschaflichen Roh- und Endproduke, die zum Teil vom Rohstofftarif erfaßt werden, wie z. B. Kartoffeln und Rüben. Für Getreide und Hülsenfrüchte gelten keine allgemeinen Ausnahmetarife, da beim Getreide viel eher als bei industriellen Produkten die Gefahr besteht, daß ausländische Ware von derartigen Tarifen profitiert. So war ein bestehender Ausnahmetarif für Getreide, wie wir bereits oben[13]) gesehen haben, auf die in Deutschland kaum angebauten Getreidearten beschränkt worden.

Der deutschen Getreidewirtschaft, welche unter der eingetretenen Zollsenkung und dem Absinken der Weltmarktpreise zu leiden hatte, durch Eisenbahnausnahmetarife zu helfen, war nicht möglich; selbst unter der Voraussetzung, daß man die Tarife ohne den Widerstand der verschiedenen Länderbahnen für das gesamte Reichsgebiet hätte einführen können. Besonders stark litt die ostelbische Getreidewirtschaft unter den bestehenden Umständen; ihr aber nützte der noch bestehende Zollschutz nichts, da sie wegen der Entfernung zu den deutschen Konsumzentren sehr ungünstig lag. Von seinen natürlichen Absatzgebieten in Nordeuropa war das ostelbische Ge-

11) LER, Lit. 40, Nr. 4b/1897, S. 8; Rausch, Lit. 58, S. 18—19.
12) Plaut, Lit. 53 a, S. 113.
13) s. oben S. 13.
14) Lexis-Beckmann, Identitätsnachweis, Handwörterbuch der Staatsw. V. Band, S. 378.

treide durch die sinkenden Preise verdrängt worden. Man mußte nun einen Weg finden, der den deutschen Osten in den Genuß des Zollschutzes brachte, ohne daß die Zölle erhöht wurden. Das durch das Gesetz vom 14. April 1894 errichtete Einfuhrscheinsystem brachte hier die Lösung. Dem Exporteur von Roggen, Weizen, Gerste, Raps, Rübsaat und Hülsenfrüchten wurden bei der Ausfuhr von mindestens 500 kg sog. Einfuhrscheine ausgehändigt. Ebenso konnten die Inhaber von Mühlen und Mälzereien die Gewährung von Einfuhrscheinen beantragen[15]). Die Scheine ersetzen hier den Zollnachlaß, den die Mühlen bisher für ihre im Veredelungsverkehr ausgeführten Mehl- und Malzmengen erhalten hatten, sofern die Identität nachgewiesen wurde. Mit dieser Änderung konnte der Identitätsnachweis aufgehoben werden. Die Einfuhrscheine berechtigten zur zollfreien Einfuhr gleichartigen Getreides oder auch anderer Güter innerhalb einer gewissen Frist. Bei den anderen Gütern handelt es sich um Produkte, die, wenn überhaupt, nur in geringem Maße in Deutschland hergestellt werden, z. B. Nutzhölzer, Gewürze, Kaffee usw. Da die Scheine gehandelt werden durften, war der getreideausführende Rittergutsbesitzer aus dem Osten in der Lage, die Scheine an die Importeure im Westen zu verkaufen, die dann ihrerseits damit den Zoll ihrer Getreideeinfuhr beglichen. Die Wirkung dieser Einfuhrscheine ist unter Bülows Kanzlerschaft nicht ausgeblieben; als Beispiel möge der Roggenhandel dienen: Während in den Jahren bis 1907 ein großer Einfuhrüberschuß vorhanden ist, wächst von 1908—1913 der Ausfuhrhandel so bedeutend, daß die Roggenausfuhr im Jahre 1913 die Einfuhr um das anderthalbfache übersteigt[16]).

Zu diesen prägnanten Erfolgen haben auch noch verschiedene eisenbahntarifpolitische Unterstützungsmaßnahmen beigetragen. Es stellte sich nämlich bald nach der Aufhebung des Identitätsnachweises heraus, daß nur die Grenzgebiete davon profitierten[17]). Um die Vorteile auch den von den Küsten entfernteren binnenländischen Plätzen zugute kommen zu lassen, wird im Lokal- und direkten Verkehr der preußischen Staatsbahn zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern ein neuer Ausnahmetarif eingeführt[18]). Von 101 km ab stößt an den Tarifsatz von 4,5 + 12 der stark ermäßigte Satz von 1,43 Pfg. p. tkm an. Dieser Tarif gilt für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps, Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse, Kaffeeersatzmittel aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellt. Durch seine Konstruktion verbessert dieser neue Ausnahmetarif die geographisch ungünstige Lage der küstenfernen ostelbischen Landwirtschaft und er-

15) Lexis-Beckmann, Identitätsnachweis, Handwörterbuch der Staatsw. V. Band, S. 378.
16) vgl. Plaut. Lit. 53 a, S. 105, Tabelle XII.
17) LER, Lit. 40, Nr. 12/1895.
18) LER, Lit. 40, Nr. 22/1895.

möglicht ihr gemeinsam mit dem Einfuhrscheinsystem den Export in deutsche und außerdeutsche Länder über den kombinierten Bahn-Wasserweg. Keine Anwendung findet dieser Tarif für den Lokoverkehr nach den Seeplätzen, an denen die meisten Getreidemühlen ihren Sitz haben. Merkwürdig ist die Begründung dieser Tarifgebarung, die wir in der Drucksachen des Landeseisenbahnrates[19]) finden: „Der Ausschluß der Handelsmühlen an Seeplätzen wird empfohlen, weil sie auf Grund ihrer Lage billiges ausländisches Getreide beziehen können". Warum überließ man dem ausländischen (in diesem Falle meist russischen) Getreide die Versorgung der Handelsmühlen im Osten? Nach der zitierten Begründung möchte man annehmen, daß die durchaus freihändlerische Meinung für den Ausschluß der Getreidemühlen an den Seeplätzen entscheidend gewesen sei, die deutsche Wirtschaft würde von dem billigen ausländischen Getreide profitieren. Dieser Auffassung widerspricht aber die Tatsache, daß gleichzeitig mit Wirkung vom 1. 1. 1894 ab die bisher nur für die überseeische Durchfuhr geltenden Frachtsätze für russisches Getreide auch dann gerechnet wurden, wenn die Wagen auf den Hafenstationen entladen, durch Landfuhrwerke oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen wurden. Durch diese Änderung konnte das russische Gut nicht nur die Mühlen an den Häfen gewinnen, sondern auch den übrigen Bedarf leicht an sich reißen. Warum wurden die Sätze eines Seehafendurchfuhrtarifs dem russischen Getreide auch im Lokoverkehr der Seeplätze angerechnet, während die Sätze des Seehafenausfuhrtarifs dem deutschen Getreide beim Lokoverkehr versagt blieben? Dies dürfte m. E. nicht nur wegen der Schiffahrtskonkurrenz geschehen sein, sondern vermutlich auch aus der Erwägung, daß Rußland, als ein guter Abnehmer deutscher Erzeugnisse, nicht mit einem Schlage vom deutschen Markte verdrängt werden dürfte. Der deutsch-russische Handelsvertrag stand dem Ausschluß russischen Getreides vom Lokoverkehr im Wege; denn man empfahl nicht nur den Ausschluß der Handelsmühlen an den Seehäfen von dem neuen Ausnahmetarif für deutsches Getreide, sondern ebenso den Ausschluß der Mühlen Ost- und Westpreußens mit der Begründung, daß „sie auf Grund des deutsch-russischen Handelsvertrages russisches Getreide zu Ausnahmetarifen auch als Lokogut beziehen könnten[19])". Infolge dieser Tarifmaßnahme steigt die Weizeneinfuhr der ost- und westpreußischen Häfen (Verkehrsbezirk 2) aus Rußland und Polen rasch an.

19) LER, Lit. 40, Nr. 22/1895.

Weizenempfang in t[20]):

| | |
|---|---|
| 1894 | 44 362 |
| 1895 | 91 269 |
| 1896 | 114 047 |
| 1897 | 78 846 |
| 1898 | 93 454 |

Schon wenige Jahre später sind die Fehler dieser Tarifpolitik erkannt worden, die die Märkte der ost- und westpreußischen Hafenplätze dem russischen Getreide überließ. 1898 wird zur Förderung des Absatzes deutschen Getreides in den Seehäfen ein Ausnahmetarif mit den Frachtsätzen des Spezialtarifs III geschaffen, der von den Provinzen West-, Ostpreußen und Posen nach Danzig, Königsberg und Memel gilt und in den Jahren 1900 und 1901 auf nachbarlich gelegene Stationen ausgedehnt wird[21]).

Die Weizeneinfuhr des Verkehrsbezirks 2 geht in den folgenden Jahren beträchtlich zurück.

| | in t[22]) |
|---|---|
| 1898 | 93 454 |
| 1899 | 2 703 |
| 1900 | 5 155 |
| 1901 | 11 702 |

Auch weist die Einfuhr Ost- und Westpreußens an russischem und polnischem Getreide einen leichten Rückgang auf. Der Empfang der Verkehrsbezirke 1 und 2 (d. h. der Provinzen Ost- und Westpreußen einschließlich der ost- und westpreußischen Häfen) an Weizen, Roggen, Hafer und Gerste aus Rußland und Polen, also ohne Hirse, Mais usw. betrug:

| | in t[23]) | | |
|---|---|---|---|
| 1894 | 181 057 | 1898 | 211 642 |
| 1895 | 200 620 | 1899 | 129 467 |
| 1896 | 233 192 | 1900 | 228 532 |
| 1897 | 170 437 | 1901 | 131 542 |

Außerdem wird 1896 der bis dahin nur für die Ausfuhr über See bestehende Ausnahmetarif auf die Ausfuhr über die Landgrenze ausgedehnt. Besonders begünstigt ist so die Ausfuhr nach Belgien, Frankreich, Oesterreich, der Schweiz und den Niederlanden. Die Erweiterung dieses Tarif war ohne ausführliche Besprechungen im Landeseisen-

20) aus Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen. Carl Heymanns Verlag.
21) LER, Lit. 40, Nr. 12/1898 und Nr. 3/1901.
22) Siehe Anm. 20.
23) aus Statistik d. Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen. Carl Heymanns Verlag.

bahnrat Anfang des Jahres 1897 in Kraft getreten[24]). In dem Jahre der Tariferhöhung weisen die monatlichen Nachweise des auswärtigen Handels ein starkes Ansteigen der Ausfuhr von Weizen und Roggen in diese Länder auf, deren frühere teils bedeutungslose Einfuhr garnicht ausgewiesen wurde.

Ausfuhr von Weizen in dz[25]) in den Jahren:

| | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgien | 11.955 | 365.501 | 78.895 | 93.263 | 323.650 |
| Frankreich | —.—[26]) | —.— | 207.390 | 163 | 69 |
| Niederlande | 10.567 | 80.834 | 40.565 | 72.934 | 213.162 |
| Österreich-Ungarn | —.— | 249.528 | 261.117 | 150.264 | 12.875 |
| Schweiz | 14.018 | 53.238 | 38.363 | 65.897 | 65.626 |
| Summe der Ausfuhr in diese Länder | 36.540 | 749.101 | 626.330 | 382.521 | 615.382 |
| in % der gesamten Weizenausfuhr | 5 | 42 | 47 | 18 | 20 |

Ausfuhr von Roggen in dz in den Jahren[27])

| | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgien | —.—[28]) | —.— | —.— | —.— | 2.580 |
| Frankreich | —.— | —.— | 13.136 | 213 | 17 |
| Niederlande | 60.284 | 94.014 | 59.194 | 66.981 | 85.647 |
| Österreich-Ungarn | —.— | 481.670 | 529.873 | 177.947 | 17.412 |
| Schweiz | 7.683 | 5.845 | 13.229 | 12.661 | 6.414 |
| Summe der Ausfuhr in diese Länder | 67.967 | 581.529 | 615.432 | 257.802 | 112.070 |
| in % der gesamten Roggenausfuhr | 20 | 62 | 47 | 21 | 16 |

Die Statistiken zeigen für das Jahr 1897 ein plötzliches Anschwellen der Roggen- und Weizenausfuhr. Man würde übertreiben, wenn man diese äußerst große Steigerung der Ausfuhr ausschließlich auf die Ausdehnung der Tarife zurückführen wollte. Andererseits dürfte die Tatsache, daß gerade im Hinblick auf die gesamte Ausfuhr der Roggen- und Weizenexport in diese tarifarisch begünstigten Länder plötz-

24) Sitzungen vom 22.—23. 11. 1895 und 5. 6. 1896 (Ausschuß des Landeseisenbahnrats) LER, Lit. 40, Nr. 10/1897 S. 135.
25) aus den monatl. Nachweisen des auswärtigen Handels.
26) darin nicht ausgewiesen.
27) aus den monatl. Nachweisen des auswärtigen Handels.
28) darin nicht ausgewiesen.

lich steigt, um dann langsam abzusinken, darauf schließen lassen, daß dieser handelspolitische Erfolg überwiegend durch die Tarifmaßnahmen ermöglicht wurde.

Die anderen landwirtschaftlichen Erzeugnisse waren auf dem Binnenmarkte durch ihre Güte, durch die günstige Lage ihres Haupterzeugungsgebietes oder auch durch Zölle so geschützt, daß sie nur bei der Ausfuhr tarifarisch begünstigt wurden. Drei Beispiele mögen hier genügen:

So wird für Hopfen die Fracht nach galizisch-russischen Stationen verbilligt.

So wird der für frisches Kern- und Steinobst und für Nüsse geltende Tarif im Verkehr zwischen dem Rheinland und Süddeutschland einerseits und Holland und Belgien andererseits im Jahre 1898 auf die Richtung nach dem Auslande beschränkt[29]).

So wird 1902 den Zichorienwurzeln der Magdeburger Gegend bei der Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern der Rohstofftarif eingeräumt[30]).

Aber auch die noch zur Landwirtschaft zu rechnenden Fabriken werden bei der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse unterstützt. Beispielsweise werden die Kartoffelstärkefabrikate (wie Dextrin, Kartoffelmehl usw.) bei der Ausfuhr über See und beim direkten Bahnversand nach der Schweiz und Italien zu verbilligten Sätzen gefahren[31]). Dieser Tarif wurde, nachdem schon seit 1886 Vorläufer bestanden haben, am 1. 1. 1897 allgemein für die deutschen Erzeugungsstätten mit verbilligten Streckensätzen eingeführt und bewährte sich innerhalb von zwei Jahren sehr gut, wie aus der folgenden Aufstellung zu ersehen ist:

Die zu dem Ausnahmetarif beförderten Mengen betrugen in t[32]):

| | |
|---|---|
| im Rechnungsjahr 1896/7 (vor der Tarifermäßigung) | 8.359 t |
| im Rechnungsjahr 1897/8 | 9.682 t |
| im Rechnungsjahr 1898/9 | 22.833 t |

Desgleichen werden die bei der Fabrikation dieser Artikel anfallenden Abfälle, die Preßrückstände, auch Pülpe genannt, in den am 1. 1. 1890 eingeführten Kartoffeltarif aufgenommen[33]). Diese Maßnahme kommt neben den Stärkefabriken auch dem Futter ankaufenden Teile der Landwirtschaft zugute.

Außer der Stärkefabrikation ist die Zuckererzeugung auf das engste mit der Landwirtschaft verbunden. Aber für den Zucker finden wir nur einen Ausnahmetarif, der dem deutschen Erzeugnis nützen

29) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 232.
30) ebenda.
31) LER, Lit. 40, Nr. 12/1898, S. 358.
32) Bericht über die Ergebnisse der preußisch-hessischen Bahnen. 1899. Anlage 7 a, S. 446/7.
33) LER, Lit. 40, Nr. 19/1907, S. 397.

könnte. Es ist dies ein Tarif von preußischen Stationen nach Basel, der Staffelsätze aufweist und 1895 (zur Erleichterung des Wettbewerbs mit österreichischem Zucker in der Schweiz) eingeführt wurde. Alle übrigen Zuckertarife dienen nur der Durchfuhr.

Auf dem Gebiete der Forstwirtschaft zeigte die Tarifpolitik der Vorkriegszeit einige bemerkenswerte Sonderheiten.

Der deutsche Eisenbahngütertarif[34]) unterschied zwischen Hölzern, die „Gegenstand eines betriebsmäßigen Einschlags in der mitteleuropäischen Land- und Forstwirtschaft" waren und Hölzern, auf die dieses Merkmal nicht zutraf. „Mit dieser Bestimmung wollte man besonders das amerikanische Holz mit höheren Sätzen belegen, sowohl, weil es an und für sich von höherem Wert ist, als auch um die Einfuhr im Interesse der eigenen Fortswirtschaft zu erschweren. Diese Unterscheidung wurde erst 1911 aufgegeben"[35]).

Dies ist das einzige bekannt gewordene deutsche Beispiel für die handelspolitische Bedeutung des genau gegliederten Gütertarifs. Die heute noch hier und da vorhandenen Unterscheidungen minutiöser Art (so z. B. bei der Tarifposition Öl Unterscheidungen nach dem spezifischen Gewicht) sind nicht Ausfluß einer handelspolitischen Willensrichtung, sondern stets nur Folgen des konsequent durchgeführten Wertsystems unseres Tarifs. Will man einen bestimmten handelspolitischen Zweck erreichen, so dürften wegen ihres geringeren Widerstandes und Aufsehens die in Deutschland stets sehr gebräuchlichen Richtungsausnahmetarife[36]) eher am Platze sein. So gibt es z. B. u. a. Holztarife von Rheinland-Westfalen, Hessen und Bayern nach Belgien, Holland und Frankreich.

Dem russischen Holz hatte man ebenfalls ermäßigte Holzfrachtsätze zugestehen müssen, die die heimische Forstwirtschaft benachteiligten. 1897 wurde für die Hölzer der Spezialtarife II und III bei Transporten von Gebieten östlich der Weichsel nach Königsberg und anderen Hafenplätzen zur außerdeutschen Ausfuhr die Sätze 2,2 + 6, bezw. 1,8 + 6 eingeführt und kurze Zeit später wurde das Holz des Spezialtarifs III in den Rohstofftarif aufgenommen. Man muß annehmen, daß man es absichtlich vorzog, dem heimischen Holz, das durch russisches verdrängt war, Ausfuhrmöglichkeiten zu schaffen, anstatt ihm den Binnenmarkt zurückzugewinnen. Der Sinn dieser Absicht ist heute nicht mehr erkennbar, zumal es sich um die gleichen Holzarten handelte.

Sind durch Naturereignisse plötzlich größere als im Inland verwendbare Holzmengen angefallen, die durch starken Preisverfall den gesamten inländischen Markt schädigen würden, so gewährt die Bahn-

34) Teil I B.
35) Rausch, Lit. 58, S. 47.
36) 1912 gibt es im Deutschen Reich 72 Richtungstarife gegen nur 2 Ausnahmetarife beider Richtungen. Rosenthal, Lit. 62, S. 114 ff.

verwaltung Notstandstarife zur Ausfuhr. „So war beispielsweise am 17. Februar 1906 zur Erleichterung der Ausfuhr der durch Schnee und Windbruch im April 1903 in Schlesien zu Fall gebrachten Holzmassen bis Ende 1906 ein Tarif eingeführt worden, der die Sätze des Rohstofftarifs noch um 40% kürzte. Die Gewährung dieses Tarifs war an die Bedingung gebunden, daß die Hölzer für Zwecke des Bergbaus zur Ausfuhr über See nach England gelangten und von Oberschlesien nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen verfrachtet wurden“[37]).

## II.

Bevor wir die Ergebnisse unserer Untersuchungen für die Vorkriegszeit zusammenfassen, müssen wir die handels- und verkehrspolitische Lage der Industrie schildern. Hier gilt es ebenfalls, die Tarifpolitik der Bahnen und ihre handelspolitischen Wirkungen für die einzelnen Zweige der Industrie darzulegen. Wir müssen zum Verständnis der verkehrspolitischen Maßnahmen eine kurze Darstellung der handelspolitischen Lage vorausschicken.

Das Jahr 1890 bringt für die Industrie nicht in dem Maße einen handelspolitischen Umschwung wie für die Landwirtschaft. Die Industrieprobleme sind im wesentlichen die gleichen geblieben: Die noch junge aufstrebende deutsche Industrie fordert zu ihrer Weiterentwicklung wie bisher die Einfuhrerschwerung ausländischer Wettbewerbsgüter und außerdem Ausfuhrerleichterung für die eigenen heimischen Erzeugnisse. Der Konkurrenzkampf auf dem deutschen Markte wurde für die deutsche Erzeugung durch mäßige Zölle gemildert. Zunächst wurden zwar die Erzeugnisse der Grundindustrien geschützt, während die Güter der Verarbeitungsindustrien erst später — 1902 — in den Genuß von Schutzzöllen kamen.

Durch den späten und geringen Zollschutz der industriellen Erzeugnisse blieb der Verkehrspolitik ein bedeutend größeres Betätigungsfeld als bei den landwirtschaftlichen Gütern. Dazu können die industriellen Erzeugnisse durch die Verkehrsinstitute viel eher mit Tarifänderungen und sonstigen Vorschriften unterstützt werden, weil diese wegen des größeren Frachtanteils am Wert und wegen der Erzeugung an bestimmten Plätzen viel wirkungsvoller sind. Es sind bis zum Ausbruch des Weltkriegs so viele handelspolitisch bedingte Tarife für industrielle Erzeugnisse entstanden, daß es unmöglich ist, alle im Rahmen dieser Schrift zu nennen oder gar auszuwerten. Wir müssen uns daher damit begnügen, für jede Unterstützungsart und jede Erzeugungsstufe wenige Beispiele aufzuzeigen. Diese Beispiele gliedern wir in drei Gruppen:

37) Rausch, Lit. 58, S. 62.

a) aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens,
b) aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens in Verbindung mit der Binnenschiffahrt,
c) aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens in Verbindung mit der Seeschiffahrt.

Es läßt sich nun nicht vermeiden, innerhalb der ersten Gruppe einige für die gesamten Eisenbahntarife wichtige Voraussetzungen darzulegen, obwohl sie auch für die Eisenbahnseehafen- und Binnenumschlagstarife gelten, die wir des Zusammenhangs wegen in die beiden anderen Gruppen hineinnehmen mußten.

Die Unterstützung der heimischen Industrie durch Eisenbahntarife und -bestimmungen ist seit 1890 gewiß vielseitiger; eine Reihe neuer Mittel wird zu Hilfe genommen. Sei es, daß man gewisse Güter, die fast nur heimischer Herkunft sind, dadurch begünstigt, daß man sie zum Transport in Großraumwagen zuläßt; (oft ist diese Vergünstigung nur im Falle der Ausfuhr gewährt worden). Sei es, daß man beim Export die Verpackungsvorschriften erleichtert. Diese kleinen, undurchsichtigen Mittel der Tarifpolitik können manchmal gegen den Sinn der im Handelsvertrag vereinbarten Tarifparität verstoßen. Sie tragen einen stark autonomen Charakter und laufen mit der Entwicklung der autonomen Handelspolitik der Vorkriegsjahre parallel, wenn sie nicht gar zeitlich vorauseilen.

Die wichtigste Methode der Tarifunterstützung bleibt jedoch nach wie vor die Anwendung von Richtungstarifen. Dies dürfte auf die bestehenden Handelsbeziehungen zurückzuführen sein. Der Ausschluß der ausländischen Ware von einem Ausnahmetarif war auf Grund der Handelsverträge nicht in der Form möglich, daß man ihn nur den Waren deutscher Herkunft*) gewährte. Auch hätte eine derartige Tarifgebarung gegen die gesetzliche Grundlage verstoßen, denn nach der Eisenbahnverkehrsordnung mußten die Tarife ja für jedermann, gleichviel, ob Deutscher oder Ausländer, gelten[38]), während in der Schweiz und in anderen Ländern oft die inländische Herkunft als Tarifbedingung gilt[39]).

Wohl ist in Deutschland bisweilen die Herkunft aus einem bestimmten fremden Lande Bedingung für die Zuwendung eines ermäßigten Tarifs, z. B. bei dem AT 20 d für österreichisches, ungarisches oder russisches Petrol[40]). Anders liegen die Verhältnisse jedoch für die deutschen Kolonien. Hier ist eine derartige, streng protektionistische Tarifierung möglich. Ein Beispiel für industrielle Erzeug-

*) Erst lange nach dem Kriege, mit Wirkung vom 1. März 1934, wurden die Ausnahmetarife grundsätzlich nur für Waren deutscher Herkunft zur Verfügung gestellt.

38) Rosenthal, Lit. 62, S. 40.

39) ebenda S. 140: „So finden wir in der Schweiz Ausnahmetarife für Käse und Kalziumcarbid „schweizerischer Herkunft".

40) ebenda, Lit. 62, S. 140.

nisse läßt sich natürlich nicht aufführen, da in den Kolonien keine nennenswerten Industriewerke beheimatet waren. Aber bei den kolonialen Landesprodukten finden wir mehrere Tarifdiskriminierungen. So wird z. B. auf der deutsch-ostafrikanischen Bahn Reis als Landeserzeugnis in einer niederen Klasse gefahren als Einfuhrreis[41]).

Wie bereits erwähnt, wurde der Richtungstarif unter den tarifarischen Begünstigungen am meisten angewendet. Die Beschränkung eines Ausnahmetarifs auf eine Richtung oder eine bestimmte Verkehrsbeziehung findet sich sehr oft, weil hier besonders wirksam[42]), bei den Rohstoffen, d. h. den Erzeugnissen der Grundindustrien; dies ist naturgegeben, denn die Güter wie Kohle, Erze und Steine können nicht von Verpackungs- oder ähnlichen Erleichterungen profitieren.

Die Kohle, die schon, wie auch die anderen Brennstoffe, in den vergangenen Dezennien durch eine Fülle von Ausnahmetarifen unterstützt wurde, wird auch in den Jahren nach 1890 tarifarisch begünstigt. Schon 1889 wurde im Landeseisenbahnrat ein Antrag um Aufnahme von Braunkohle, Brennholz und Torf in den Rohstofftarif abgelehnt, da eine getrennte tarifarische Behandlung der einzelnen Brennstoffe nicht für angezeigt erachtet wurde[43]).

In den folgenden Jahren befürwortete der preußische Landeseisenbahnrat die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die Brennstoffe. Am 1. April 1897 wurden von den Brennstoffen in den Rohstofftarif selbst aufgenommen: Gaskoks, wenn dies Produkt von Gasanstalten versandt wurde, Holzkohlen, Torf und Torfkohlen, sowie Holz des Spezialtarifs III (Brennholz)[44]). „Die Ausdehnung auf Braun- und Steinkohlen ist ebenfalls am 1. April 1897 durchgeführt worden. Es wurde jedoch für sie ein besonderer Kohlenausnahmetarif (AT VI) gebildet, der die Sätze des Rohstofftarifs enthielt, aber nur für den Versand von den deutschen Produktionsstätten nach allen Bahnstationen galt“[45]).

Außerdem wurde zum Zwecke der Erhaltung der Eisenherstellung im Jahre 1897 der Steinkohle der Ruhr- und Saarbezirke beim Transport nach Lothringen, Luxemburg und dem Saargebiet eine ermäßigte Abfertigungsgebühr eingeräumt. Hierdurch können diese, damals zum deutschen Zollgebiet gehörenden Reichsteile und Luxemburg deutsche, statt ausländische Kohle kaufen. Im Jahre 1898 geht die Einfuhr von Steinkohle leicht zurück. Da die genannten Tariferleichterungen weiter für die Transporte nach den Grenzübergangsstationen in diesen Gebieten gelten, wird auch die Ausfuhr gefördert. Die Außenhandels-

41) wie Anm. 40.
42) Wie oben (S. 6—7, 18) gezeigt, ist die Frachtbelastung bei den Rohstoffen am größten. Da die Rohstoffe nicht überall, sondern meist an bestimmten Orten versandfertig werden, ist eine Richtungsbeschränkung leicht möglich.
43) Rausch, Lit. 58, S. 10.
44) ebenda.
45) Rausch, Lit. 58, S. 10/11.

statistik zeigt für das Jahr 1898 ein plötzliches Ansteigen der Steinkohlenausfuhr des Reiches um rund 1 600 000 t, während die durchschnittliche Zunahme in den Jahren von 1892—1896 nur rund 500 000 t pro Jahr betrug.

| | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhrüberschuß |
|---|---|---|---|
| | von Steinkohle in 1000 t[46]) | | |
| 1892 | 8.971 | 4.437 | 4.534 |
| 1893 | 9.677 | 4.664 | 5.013 |
| 1894 | 9.739 | 4.806 | 4.933 |
| 1895 | 10.361 | 5.117 | 5.244 |
| 1896 | 11.599 | 5.477 | 6.122 |
| 1897 | 12.390 | 6.072 | 6.318 |
| 1898 | 13.989 | 5.820 | 8.169 |
| 1899 | 13.943 | 6.220 | 7.723 |
| 1900 | 15.276 | 7.384 | 7.892 |
| 1901 | 15.266 | 6.297 | 8.969 |
| 1902 | 16.101 | 6.426 | 9.675 |
| 1903 | 17.389 | 6.767 | 10.622 |

Der Ausfuhrüberschuß der sechs vor den Tarifermäßigungen liegenden Jahre beträgt im Durchschnitt 5,36 Millionen t; der Überschuß der sechs folgenden Jahre 8,85 Millionen t.

Zur Zeit, als der konjunkturelle Aufschwung von 1906 der heimischen Kohle große Preiserhöhungen erlaubte[47]) und in Deutschland eine Kohlennot bei unverändert fortbestehenden Kohlenausfuhrtarifen hervorrief, wurde der Rohstofftarif, der bisher nur für bestimmte deutsche Versandstationen Geltung hatte, für ein Jahr allgemein eingeführt. Der Staatseisenbahnverwaltung wurde es überlassen, die direkten Tarife nach Ostfrankreich, Italien, der Schweiz und Oesterreich-Ungarn aufzuheben. Die weitergehenden Anträge des Grafen Kanitz[48]) wurden vom Landeseisenbahnrat abgelehnt. Man nahm an, daß die Kohlennot bei beginnender Krise überwunden werden würde.

Beim Erzbergbau liegen die Dinge wesentlich anders als beim Kohlenbergbau. Während das deutsche Reich über ausgedehnte Kohlenvorkommen verfügte, sind die Erzläger Deutschlands von bedeutend geringerer Bedeutung. Gleichzeitig brachte es die immer weiter fortschreitende Industrialisierung Deutschlands mit sich, daß der Verbrauch an Erzen, besonders an eisenhaltigen Erzen, ungeheuer rasch anstieg. Die

46) Nach den Statistischen Jahrbüchern von 1898, 1902, 1905.
47) LER, Lit. 40, Nr. 29/1907, S. 72/96.
48) ebenda, S. 79.

deutsche Eisenerzgewinnung reichte zur Deckung des Bedarfs nicht aus, obwohl man auch sie durch Ausnahmetarife kräftig unterstützte, so z. B. den Bergbau an der Lahn, Sieg und Dill, bei Dittersbach, Berggießhübel usw.

Die zur Herstellung von phosphorhaltigem Roheisen geeigneten Erze und Schlacken vermindern sich mehr und mehr. Dieser Teil der Eisenerzeugung war in steigendem Maße auf den Bezug von Minette aus Lothringen und Luxemburg angewiesen[49]). Am 1. Mai 1893 wurde für Eisenerze aus Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrgebiet ein Ausnahmetarif eingeführt, dessen Sätze noch unter denen des Rohstofftarifs lagen. Die Auswirkung dieses Tarifs erhellt aus der folgenden Tabelle[50]), die die zu dem erwähnten Ausnahmetarif beförderten Mengen in Tonnen angibt.

Verkehrsentwicklung des Transports von Eisenerzen von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk.

beförderte Menge in t

| Rechnungsjahr | | Rechnungsjahr | |
|---|---|---|---|
| 1892/3 | 125.086 | | |
| (vor Einführung des Tarifs) | | 1902 | 1.282.629 |
| 1894 | 341.200 | 1903 | 1.647.805 |
| 1895 | 386.667 | 1904 | 1.591.606 |
| 1896 | 493.248 | 1905 | 1.466.497 |
| 1897 | 621.329 | 1906 | 2.297.572 |
| 1898 | 651.064 | 1907 | 2.272.127 |
| 1899 | 837.412 | 1908 | 2.316.366 |
| 1900 | 891.769 | 1909 | 2.432.149 |
| 1901 | 895.769 | 1910 | 2.937.089 |
| Am 1. 6. 1901 wurde der | | 1911 | 2.933.408 |
| Ausnahmetarif weiter er- | | 1912 | 3.237.584 |
| mäßigt. | | 1913 | 3.144.280 |

Die Aufstellung zeigt nicht nur deutlich die Auswirkung der Tarifeinführung im Jahre 1893, sondern ebenso die zum 1. Juni 1901 durchgeführte Tarifermäßigung, die damit begründet wurde, daß die bisherigen Sätze nicht ausreichten, um „vor allem den dauernden Be-

49) Rausch, Lit. 58, S. 11.

50) An Hand der Anlagen 7 a zu den Berichten über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen in den Rechnungsjahren 1898—99, 1902, 1909, 1913, zusammengestellt.

zug von Eisenerzen aus Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrgebiet zu ermöglichen"[51]).

Weiter sollen einige Seehafeneinfuhrtarife der besseren Versorgung der Eisenindustrie mit Erzen dienen. Außerdem werden der Eisen-, Zink- und Bleierzeugung des Westens durch Ausnahmetarife von Kärnten, Steiermark, Belgien und späterhin auch von Frankreich (1907), der des Ostens durch solche von Kärnten, Steiermark, Böhmen und Ungarn billigere Bezugsmöglichkeiten eröffnet. Auf alle diese Tarife einzeln einzugehen, würde in der vorliegenden allgemeinen Beleuchtung des Problems zu weit führen. Dagegen mag es noch gestattet sein, auf die Fragen des Erzbergbaus im Siegerland näher einzugehen. In der Schrift von Bennauer[52]) wird nachgewiesen, daß das Eisenerz des Siegerlandes, der Spat, durch andere, teils mittelbar konkurrierende Erze und durch das Siemens-Martinverfahren verdrängt wurde. Es ist überflüssig, das ausführliche Zahlenmaterial der Bennauer'schen Schrift hier zu wiederholen. Einige Angaben mögen jedoch die Entwicklung beleuchten:

| in 1000 Tonnen | Gesamtförderung an Eisenerzen im Siegerland[53]) | Eisenerzeinfuhr im deutschen Zollgebiet[54]) | Von Lothringen usw. nach dem Ruhrgebiet beförderte Minette[55]) |
|---|---|---|---|
| 1873 | 813 | 921 | — |
| 1883 | 1.298 | 800 | — |
| 1893 | 1.560 | 1.573 | 125 |
| 1896 | 1.766 | 2.587 | 493 |
| 1900 | 1.842 | 4.108 | 892 |
| 1903 | 1.712 | 5.225 | 1.648 |
| 1908 | 1.949 | 7.733 | 2.316 |
| 1913 | 2.607 | 14.024 | 3.144 |

Bennauer macht für diese für das Siegerland äußerst ungünstige Entwicklung die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahn in weitgehendem Maße verantwortlich. Freilich bedeutet für den Siegerländer Spat jede Frachtermäßigung für unmittelbare oder mittelbare Wettbewerbserze eine Schwächung seiner Absatzfähigkeit. Nun datiert die erste Tarifermäßigung für die Siegerländer Erze von 1886 und basiert auf einem Frachtsatz von 1,5 + 6, während die Tarifsenkung

51) Rausch, Lit. 58 S. 12. Der ermäßigte Tarif wies folgende Sätze auf:

$$\left.\begin{array}{l} 1\text{—}100 \text{ km } 1{,}8 \\ 101\text{—}150 \text{ km } 1{,}5 \\ \text{über } 150 \text{ km } 1{,}0 \end{array}\right\} + 7$$

52) Lit. 6.

53) aus Bennauer, Lit. 6, S. 19, 29, 42.

54) aus Bennauer, Lit. 6, S. 18, 27, 41.

55) s. oben S. 37.

für die lothringische Minette erst 1893 erfolgt und höhere Frachtsätze aufweist. Die Ermäßigung von 1886 vermochte nicht die Förderung im Siegerland wesentlich zu steigern. Ebenso gering war der Erfolg der 1902 erfolgten weiteren Tarifsenkung für den Erzversand vom Siegerland nach Ruhr, Saar und Lothringen mit dem Frachtsatz 1,25 + 6. Ein gleiches Schicksal traf die Verbilligungen für den Kohlen- und Koksbezug der Siegerländer Hütten aus den Jahren 1895, 1902 und 1905, von denen man eine Belebung der Verhüttung und damit der Erzförderung erhoffte. Auch sie brachten keine Besserung[56]). Das gibt zu denken. Konnte man dem Siegerländer Bergbau allein durch Frachtsenkung helfen? Angesichts der Mißerfolge der verschiedenen Ausnahmetarife (vgl. auch Tabelle auf Seite 38) muß man m. E. diese Frage verneinen. Selbst wenn man die Erze zum Ruhrgebiet oder die Kohle zum Siegerland gratis befördert hätte, würde wahrscheinlich eine Preisdifferenz fortbestanden haben. Diese zu überbrücken, könnte eher einem Zoll gelingen. Die Anträge auf einen Zollschutz gegen fremden Wettbewerb wurden jedoch von der Reichsregierung abgelehnt[57]).

Kurz zusammengefaßt: Der Tarifschutz allein mußte ein ungeeignetes Mittel bleiben, aber er erreichte immerhin, die Erzförderung des Siegerlandes zu erhalten und — in absoluten Zahlen gesehen — sogar langsam zu heben.

Auch die anderen Grundindustrien wurden durch Tariferleichterungen wesentlich unterstützt. So finden wir in der Industrie der Erden und Steine schon vor 1890 eine Reihe von Ausnahmetarifen. Ebenfalls werden die einzelnen Güter dieser Industrien in späteren Jahren begünstigt. So finden wir im Jahre 1895 für Dachschiefer einen Ausnahmetarif, der von den Stationen der preußischen Staatsbahnen, an denen Schiefergruben liegen, im inneren Verkehr und im Verkehr nach Oesterreich-Ungarn gilt. Dieser Tarif weist folgende Sätze auf: bis 200 km werden die Sätze des Spezialtarifs III (2,6 bezw. 2,2) darüber im Anstoß 1,4 und außerdem eine Abfertigungsgebühr von 12 Pfg. erhoben. Dieser Tarif sollte den deutschen Schiefer gegen die Konkurrenz des besseren, leicht spaltbaren, englischen Schiefers unterstützen, der auf dem Wasserwege hereinkam.

Als Besonderheit muß noch eine Maßnahme genannt werden, die den deutschen Ton begünstigen sollte. Die Verpackung in Kisten, Kasten und Fässern bedingte die Anwendung einer höheren Tarifklasse. Im Falle der Ausfuhr wurde dem in Kisten und Fässern verpackten Ton dagegen der gleiche Tarif eingeräumt wie dem unverpackten. Außerdem kam dem Ton noch ein Sonderausfuhrtarif zugute[58]). Zur Erleichterung des Absatzes im Wettbewerb mit ausländi-

56) Bennauer, Lit. 6, S. 40.
57) Bennauer, Lit. 6, S. 43.
58) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 167 und 204.

schen Erzeugnissen wurde den Bruch-, Bau- und Pflastersteinen des Oberbergischen Bezirks nach rheinisch-westfälischen Stationen und nach den Binnenhäfen Duisburg-Ruhrort und Düsseldorf ein billiger Tarif zugestanden.

Die Zementausfuhr wurde durch besondere Ausnahmetarife zur Ausfuhr nach Polen, Rußland und der Schweiz unterstützt. —

Im Salzbergbau finden wir ebenfalls eine Reihe von Unterstützungstarifen, so z. B. zur Unterstützung gegen englische und belgische Konkurrenz. Von den Salzgebieten des Ostens (Inowrazlaw-Hohensalza usw.) nach russischen Stationen wie Kursk, Grajewo und bei der Ausfuhr über Danzig werden verschiedene Ausnahmetarife eingeführt, deren Sätze zwischen 2,5 und 1,6 Pfg. und deren Abfertigungsgebühr zwischen 6 und 0 Pfg. schwankt.

An dieser Stelle muß noch einer anderen Tarifmaßnahme gedacht werden. Im Jahre 1907 mußten die Steinsalz- und Sodawerke Hohensalza infolge eines Wassereinbruchs stillgelegt werden. Man fürchtete bereits, die Absatzgebiete ans Ausland zu verlieren, als die preußische Bahnverwaltung für Steinsalz einen Ausnahmetarif von mitteldeutschen Versandstationen nach Klausaschacht und den Stationen an und östlich der Linie Marienburg-Deutsch Eylau-Broddydamm, sowie nach oberschlesischen Grenz- und Binnenstationen einführte[59]). Die Vergünstigungen für Kali, die an erster Stelle der deutschen Landwirtschaft zugute kommen, haben wir bereits oben ausführlich erwähnt[60]).

Die Erzeugnisse der nachgeordneten Produktionsstufen, Roheisen und Rohstahl, hatten bereits in der Zeit vor 1890 weitgehende und erfolgreiche Tarifunterstützungen erfahren, wie wir im vorigen Abschnitt (Seite 16 ff.) gesehen haben. Die nach 1890 erfolgten Tarifermäßigungen für Roh- und Brucheisen sind nicht mehr grundlegender Bedeutung, sondern können als Ergänzungsmaßnahmen charakterisiert werden. Es handelt sich dabei immer um Richtungstarife von den deutschen Erzeugungsgebieten, die die Ausfuhr unterstützen sollen: so nach Italien und französischen Grenzübergängen (1892), nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen, nach Belgien und Oesterreich (1895).

Am 1. Juli 1901 wurde dann der bereits oben[61]) ausführlich erwähnte Tarif für Gießereiroheisen von Hochofenwerken nach Berlin und Umgegend, ferner nach denjenigen deutschen Stationen in der Nähe von Oder, Elbe, Weser, Ems usw. ... weiter ermäßigt. Der Erfolg dieser Tarifmaßnahme blieb auch nicht aus, wie die Verkehrsstatistik[62]) des zu diesem Tarif beförderten Roheisens zeigt:

59) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 206.
60) Seite 23 ff.
61) Seite 16.
62) Aus den Berichten über die Ergebnisse des Betriebes der preußischen und hessischen Staatsbahnen. Anlage 7 a.

| Stichtag 1. 7. | beförderte Menge in t |
|---|---|
| 1. 7. 1900—30. 6. 1901 (vor der weitergehenden Tarifermäßigung) | 172 836 |
| 1902 | 213 095 |
| 1903 | 271 380 |
| 1904 | 328 577 |
| 1905 | 416 978 |
| 1906 | 494 713 |
| 1907 | 465 172 |
| 1908 | 407 430 |
| 1909 | 410 322 |
| 1910 | 481 052 |
| 1911 | 502 844 |
| 1912 | 580 454 |
| 1913 | 592 414 |
| 1914 | 492 701 |

Die deutsche Roheisenerzeugung, deren Absatz auf den In- und Auslandsmärkten durch eine Vielzahl von Eisenbahntarifen unterstützt wurde, konnte sich rasch weiter entwickeln:

| Deutschlands Roheisen- | -Erzeugung[63]) | -Einfuhr[64]) | -Ausfuhr[64]) |
|---|---|---|---|
| 1861/5 (Durchschnitt) | 799 | — | — |
| 1871 | 1.564 | — | — |
| 1880 | 2.729 | 232 | 208 |
| 1885 | 3.687 | 216 | 214 |
| 1890 | 4.658 | 385 | 117 |
| 1895 | 5.465 | 188 | 135 |
| 1900 | 8.521 | 727 | 129 |
| 1905 | 10.875 | 158 | 380 |
| 1910 | 14.793 | 136 | 787 |
| 1912 | 17.853 | 136 | 1016 |
| 1913 | 19.309 | 124 | 783 |

Wenn die Ausfuhr des Roheisens in den Jahren nach 1890 nicht sogleich entsprechend der Erzeugung anstieg, so liegt das zum großen Teil daran, daß die Statistik die ebenfalls tarifarisch begünstigten

63) Bennauer, Lit. 6, S. 185.
64) aus Stat. Jahrbüchern 1881, 1886, 1891, 1896, 1901, 1906, 1911, 1914.

Eck- und Winkeleisen, Luppeneisen, Brucheisen, schmiedbare Eisen, Eisenbahnschienen, Eisenwaren usw. nicht enthält.

Gewiß sind es nicht die Eisenbahntarife allein gewesen, die der Eisenerzeugung eine derartige Entwicklung ermöglichten. Aber da die Tarife auch die aus dem Roheisen erzeugten Halb- und Fertigfabrikate begünstigte, ist ihr indirekter Einfluß auf die Roheisenerzeugung nicht gering zu veranschlagen, wenn er auch exakt nicht nachzuweisen ist.

Für Eisen und Stahl sind die Verhältnisse diegleichen wie die des Roheisens. In der Zeit vor 1890 galt es, die englische Konkurrenz zu verdrängen. Wir fanden daher für diese Zeit die gleichen Ziele in der Tarifgebarung. Für den inneren Markt bestanden so Ausnahmetarife nach preußischen, pommerschen und süddeutschen Stationen. Darüber hinaus wurde die Ausfuhr unterstützt über deutsche, niederländische und belgische Häfen, und auf dem direkten Landweg nach Dänemark, der Schweiz, Italien, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Rußland und Polen. Die nach 1890 erfolgten Aenderungen haben bis auf eine Ausnahme nur den Zweck, alle Versandgebiete gleichzustellen. So werden 1893 die Ausnahmetarife neu geregelt, die für den Wettbewerb mit englischem Eisen und zur Hebung der deutschen Eisenausfuhr eingeführt wurden. Die Häfen der Ostsee werden den Nordseehäfen gleichgestellt. Gewisse nur für Ladungen geltende Ausnahmesätze werden 1895 auf Stückgutsendungen ausgedehnt.

Am 1. November 1895 wird, in Anlehnung an den 1888 versuchsweise eingeführten, 1890 bis auf weiteres verlängerten Seehafenausfuhrtarif, der sog. „Schiffbaueisentarif" eingeführt und am 1. Febr. 1898 ermäßigt und erweitert. Dieser Tarif hatte nur Geltung im Verkehr der deutschen Bahnen für Sendungen an küstenländische Werften und Reedereien. Er war ausschließlich auf Eisen und Stahl beschränkt, wenn die beförderten Güter nachweislich zum Bau, zur Ausrüstung oder zur Ausbesserung von See- und Flußschiffen verwendet wurden. Mit diesem Tarif wurde nicht nur die Eisen- und Stahlerzeugung unterstützt, indem sie jetzt den Bedarf der Werften decken konnte, sondern auch die Schiffahrt, deren Baustoffe verbilligt wurden. Die Verkehrsstatistik[65]) weist für diesen Tarif sehr gute Erfolge aus:

65) Aus den Berichten über die Betriebsergebnisse der preußischen und hessischen Staatsbahnen. Anlage 7 a.

| Vergleichsjahre vom 1. 11.—30. 10. | Beförderte Menge in t: |
|---|---|
| 1894/95 (vor der Tarifeinführung) | 14 490 |
| 1895/96 | 48 892 |
| 1897 | 48 737 |
| 1898 | 92 228 |
| 1899 | 126 361 |
| 1900 | 137 898 |
| 1901 | 159 004 |
| 1902 | 158 395 |
| 1903 | 167 874 |
| 1904 | 176 400 |
| 1905 | 197 374 |
| 1906 | 231 374 |
| 1907 | 195 588 |
| 1908 | 154 256 |
| 1909 | 180 105 |
| 1910 | 259 218 |
| 1911 | 304 731 |
| 1912 | 398 633 |
| 1913 | 438 871 |

Damit sind wir in das Gebiet der Verarbeitungsindustrien gekommen. Der Begriff „Eisen und Stahl" der Spezialtarife I und II umfaßt bereits die meisten Artikel der Weiterverarbeitung.

Bei den Verarbeitungsindustrien liegen die Dinge — im großen gesehen — anders als bei den Grundindustrien. Die deutschen Verarbeitungsindustrien haben meist im Inland weniger ausländische Wettbewerber zu fürchten als die Grundindustrien. Eisenbahntarifpolitische Maßnahmen wirken sich bei den Gütern der Verarbeitungsindustrien wegen des geringen Frachtanteils am Wert nicht entscheidend aus. Daher begünstigen sie die Verarbeitung nicht in dem Maße wie die Grundindustrien. Tarifausnahmen für den Inlandsabsatz fehlen fast gänzlich. Darüber hinaus sind es ebenfalls Richtungstarife, die den Export fördern sollen und die hierbei gelegentlich von anderen Maßnahmen unterstützt werden, u. a. durch Einstufung in niedere Tarifklassen im Falle der Ausfuhr (Ausfuhrdeklassifikation).

Als Beispiel wählen wir die Tarifposition Hohlglaswaren. Hierfür bestehen bereits vor 1890 drei Ausnahmetarife, die nur für die Ausfuhr bestimmt sind. Diese Tarife sind Richtungstarife und gelten

a) von deutschen Glashütten nach Italien,
b) von den schlesischen Glashütten bei Görlitz und Kamenz nach Genf transito,
c) von den Glashütten in Hannover nach Hamburg und Harburg.

Im Jahre 1895 wird der letztgenannte Tarif, der inzwischen auf den Ausfuhrverkehr von rheinisch-westfälischen und hannoverschen Stationen nach allen deutschen Nordseehäfen erweitert wurde, von 3,1 bis 2,9 + 6 für die ersten 150 km auf die Sätze des Spezialtarifs II und darüber auf den Anstoßsatz von 2,2 ermäßigt. Diese Ermäßigung war der Glasindustrie wegen ihrer „wenig beneidenswerten Lage" zugestanden worden, welche „auf die durch den deutsch-österreichischen Handelsvertrag den österreichischen Glaswaren zugestandene Zollerleichterung bei der Einfuhr nach Deutschland zurückzuführen sei"[66]).

Am 20. Februar 1908 wird dieser bisher nur für ordinäre, braune und grüne Hohlglaswaren zur Förderung der Ausfuhr von rheinisch-westfälischen und hannoverschen Stationen nach deutschen Nordseehäfen bestehende Ausnahmetarif auf den Verkehr von Hohlglashütten-Stationen nach deutschen Nord- und Ostseehäfen zur Ausfuhr über See verallgemeinert. Der Erfolg dieser Maßnahme war sehr gering. Nach den Berichten über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Bahnen[67]) wurden zu diesem Tarif befördert:

| | | |
|---|---|---|
| vor der Verallgemeinerung | 1907 | 20 888 t, |
| nach der Verallgemeinerung | 1908 | 19 117 t, |
| | 1909 | 23 422 t. |

Da in dieser Zustammenstellung weitere Vergleichsziffern fehlen, müssen wir die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen zu Rate ziehen. Die folgende Statistik[68]) gibt den Empfang der deutschen Seehafenstationen[69]) aus dem Inland an Glas und Glaswaren in t an:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1890 | 54.579 | 1902 | 85.292 |
| 1891 | 57.946 | 1903 | 98.703 |
| 1892 | 64.487 | 1904 | 103.384 |
| 1893 | 75.219 | 1905 | 108.264 |
| 1894 | 68.562 | 1906 | 110.356 |
| 1895 | 79.534 | 1907 | 123.401 |
| 1896 | 75.057 | 1908 | 103.010 |
| 1897 | 73.804 | 1909 | 111.947 |
| 1898 | 70.413 | 1910 | 127.021 |
| 1899 | 77.482 | 1911 | 149.448 |
| 1900 | 82.178 | 1912 | 155.891 |
| 1901 | 78.776 | 1913 | 136.429 |

66) LER, Lit. 40, Nr. 54/1894, S. 122.
67) Rechnungsjahr 1909, Anlage 7 a S. 182 ff.
68) an Hand der Statistiken der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen zusammengestellt.
69) umfaßt die Verkehrsbezirke:
2 Ost- und westpreußische Häfen 8 Elbhäfen

Diese Zahlen zeigen in dieser Zeit ein beachtliches Anwachsen des Ausfuhrverkehrs, wenn auch gerade in den Jahren der Erweiterung des Hohlglaswarentarifs ein deutliches Anwachsen des Verkehrs nicht zu bemerken ist. Das Bild ist durch die Zusammenfassung der Gruppen Glas und Glaswaren verwischt. Aber es ist wohl unzweifelhaft, daß die verschiedenen Erleichterungen, die den Hohlglaswaren von Seiten der Bahn eingeräumt wurden, den Absatz im Ausland steigern halfen. Wie stark sie ursächlich daran beteiligt sind, ist aus den verfügbaren Zahlen nicht zu ersehen. Die letztangeführte Statistik umfaßt ebenso die zum Normaltarif wie zu den Ausnahmetarifen (z. B. Tafelglastarif) vom Inland nach den Seehäfen beförderten Gläser.

Schließlich soll hier noch ein Ausnahmetarif aus dem Jahre 1897 genannt werden, der die Ausfuhr von Lampenzylindern nach Paris begünstigte. Desgleichen bestehen ein Ausnahmetarif für Hohlglaswaren von Herstellungsorten in der Lausitz und in Niederschlesien nach Paris und zwei weitere Ausnahmetarife nach den unteren Donauländern im Donauumschlagverkehr und nach österreichisch-russischen Grenzstationen.

Weiter sind hier die Erleichterungen der Verpackungsvorschriften für Hohlglaswaren zu erwähnen. Die Begünstigung besteht darin, daß die für den Export übliche Verpackung eine Verteuerung der Fracht nicht herbeiführt, wie sie im Binnenverkehr eintreten würde[70]).

Neben diese Vergünstigungen treten noch bestimmte nur im Falle der Ausfuhr gewährte Unterstützungen, die in erster Linie den Erzeugnissen der Verarbeitungsindustrie zugute kommen. So erhalten die Artikel Fahrräder, Nähmaschinen, Musikwaren usw., kohlensaure Magnesia und Hopfen (als einziges landwirtschaftliches Produkt) die Genehmigung, bei der Ausfuhr in Großraumwagen befördert zu werden[71]).

Auch die Ausfuhrdeklassifikationen erfassen nur die Erzeugnisse der Verarbeitung. So werden Papier, Pappe, Blei- und Zinkfarben, Salz- und Schwefelsäure, Bleiglätte, Alaun, Ton-, Glas- und Betonwaren im Falle des Exports in niedrigere Transportklassen eingereiht[72]).

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist schwerlich in Zahlen nachweisbar. Er dürfte in seiner Gesamtheit auch unbedeutender sein als bei den Gütern der Grundindustrie; denn für die genannten Erzeugnisse ist einmal die Frachtbelastung infolge ihres höheren Wertes leichter tragbar und zum anderen der Wagenladungsverkehr nicht ausschließlich entscheidend. Ein großer Teil des Transports geht als Stückgut oder sogar als Postpaket. Vielleicht läßt sich auch hiermit die Tat-

4 Pommersche Häfen
6 Rostock usw.
9 Weserhäfen
10 Emshäfen

70) Seidler und Freud, Lit. 76, S. 20.
71) Rosenthal, Lit. 62, S. 246/47.
72) v. Beckerath, Lit. 2, S. 81 und Seidler und Freud, Lit. 76, S. 20.

sache zum Teil erklären, daß die Ausnahmetarife weniger zahlreich sind als bei den Grundindustrien. Allerdings dürfte dies z. T. aus der verhältnismäßig späten Einführung von Sondertarifen für die Verarbeitungsindustrien herrühren (die meisten der erwähnten Tarifmaßnahmen fallen in die Zeit von 1888 bis 1898!). Schließlich wäre als dritter Grund der 1902 beginnende Zollschutz anzuführen, der die weitere Einführung von Eisenbahntarifmaßnahmen entbehrlich machte. —

Man mag darüber streiten, ob es methodisch richtig ist, die mit der Schiffahrt zusammenhängenden Fragen an die Erörterung der bahnseitigen Unterstützung der Industrie anzugliedern. Aus Zweckmäßigkeitsgründen erscheint jedoch dieser Schritt ratsam, da alle auf dem Gebiete der Schiffahrt getroffenen Maßnahmen im überwiegendem Maße der Industrie zugute kamen, während sich die Landwirtschaft (mit Ausnahme der süddeutschen) durch sie geschädigt glaubte[73]).

Denken wir z. B. bei der Binnenschiffahrt an den geplanten Bau des Mittellandkanals, dessen Ausbau an dem Widerstand der ostelbischen Landwirtschaft scheiterte[74]). Die ostdeutsche Landwirtschaft konnte die Vorteile nicht erkennen, weil die Bahn ohnehin ihre aus dem Westen kommenden Bedarfsgüter zu billigsten Sätzen beförderte (Rohstoff-, Kali-, Düngertarif). Sie sah nur die Nachteile, daß nämlich ausländisches Getreide von Westen kommend ihre Absatzgebiete im mittleren Deutschland streitig machen würde[75]). Das Fehlen der Wasserverbindung zwischen Weser und Elbe hat sich während des Weltkrieges recht unangenehm bemerkbar gemacht. — Die in den Jahren 1890 bis 1914 durchgeführten Kanalbauten verraten deutlich den Zweck der Außenhandelsförderung. So der Dortmund-Ems-Kanal, der für das schwedische Erz die Anfuhr und für das deutsche Roheisen die Ausfuhr verbilligt. So der Elbe-Travekanal, der die Ausfuhr Sachsens nach Skandinavien und Rußland unterstützen soll. Auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt geht die verkehrspolitische Unterstützung der Handelspolitik kaum über die Anlage von Kanälen hinaus. Eine Ausnahme macht das preußische Schleppmonopol auf dem Dortmund-Ems-Kanal, welches im Jahre 1905 aus der Befürchtung heraus eingeführt wurde, die im Entstehen begriffenen Großreedereien und Redereikonventionen könnten den handelspolitischen Nutzen des Kanals zunichte machen.

---

73) über diese, negativ handelspolitische Bedeutung der Verkehrspolitik finden wir vereinzelt in der Literatur Bemerkungen vor. Vgl. auch Fußn. 62 auf S. 89. — In dieser Untersuchung darauf einzugehen, würde vom Thema der Arbeit: „Verkehrspolitik im Dienste der Handelspolitik" wegführen.

74) vgl. Sax, Lit. 65.

75) Es spielten freilich auch andere Gründe eine Rolle, z. B. der Widerstand gegen das Vordringen der Industrie in Deutschland oder die Befürchtungen des mitteldeutschen Braunkohlenbergbaus usw.

Im Verhältnis der Eisenbahn zu den Wasserstraßen brachte das Jahr 1890 einen gewissen Wandel. Bis dahin war eine Zusammenarbeit zwischen Bahn und Binnenschiffahrt nicht festzustellen. Vielmehr hatten die bestehenden Privatbahnen der Binnenschiffahrt, insbesondere der Rheinstraße, erhebliche Konkurrenz gemacht.

Selbstverständlich wäre die Annahme falsch, daß nach 1890 eine herzliche Zusammenarbeit bestanden hätte. So bleibt ein oft deutlich bemerkbarer Wettbewerb mit der preußischen Bahn fortbestehen. Sicher mögen die süddeutschen und sächsischen Bahnen den gemischten Verkehr aus politischen Gründen im Interesse ihrer Unabhängigkeit mehr gefördert haben als die preußisch-hessische Bahnverwaltung[76]). Aber die Frage des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist in unserem Zusammenhange nicht von Bedeutung. Hier ist nur darauf einzugehen, wenn der Außenhandel durch diese Konkurrenz beeinträchtigt oder gefördert wird; im übrigen sind vor allem die Tarifmethoden der Bahnen zu erörtern, die im Anschlußverkehr mit der Binnenschiffahrt zur Unterstützung des Außenhandels angewendet wurden.

Wenn auch die preußische Bahnverwaltung — nach Schmitt — weniger die gemischten Bahn-Binnenschiffahrtstarife bevorzugt, so sind doch einige ermäßigte Tarife nach den Binnenhäfen mit dem Ziele der Ausfuhrförderung zu erwähnen. Es bestehen Ausnahmetarife von bayerischen oder württembergischen Stationen nach den Häfen Frankfurt, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen, Mannheim und Mainz zur Weiterbeförderung auf dem Main und Rhein nach Belgien und den Niederlanden, so z. B. für Schlacken, Getreide, Harthölzer, Spiritus und Schwefel[77]). Während der übrige Rhein-, Main- und Oderumschlagsverkehr vornehmlich durch die Konkurrenz des Elbumschlags über Laube und im Interesse der Durchfuhr entstanden ist, werden zur Förderung der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse direkte Frachtsätze nach Passau (Donaulände), Regensburg (Donaulände) und später auch nach Deggendorf eingeführt. Außerdem bestehen noch von den Stationen Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover und Magdeburg nach den unteren Donauländern mit Umschlag in Wien gering ermäßigte Tarifsätze[78]).

Endlich ist als Kuriosum die Detarifierung von rohen Basaltsteinen von Heckholzhausen (Kerkerbachbahn) nach Oberlahnstein zur Ausfuhr nach den Niederlanden zu nennen. Erst hierdurch wurde die Errichtung eines neuen Basaltwerkes möglich, ohne daß andere Unternehmungen (im Brohltal) geschädigt wurden.

---

76) Schmitt, Lit. 69, S. 139.
77) LER, Lit. 40, Nr. 2/1892.
78) LER, Lit. 40, Nr. 2/1892.

Ein weiteres Beispiel der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist der Ausbau des Rheinhafens Wesseling durch die Köln-Bonner Eisenbahn, der die rheinische Braunkohle im Ausland wettbewerbsfähig machte.

Auf die Belange der Schiffahrt nahmen die Bahnen jedoch dann keine Rücksicht, wenn es galt, ausländische Waren vom Binnenmarkt im Allgemeininteresse fernzuhalten. Wir haben oben gesehen, daß englische Erzeugnisse, so z. B. englische Kohle, englisches Roheisen und englischer Schiefer, in früheren Jahren auf den Flüssen weit ins Land gedrungen waren. Die heimische Binnenschiffahrt war an diesen Transporten beteiligt. Nun wurden mehr und mehr Ausnahmetarife für die deutschen Wettbewerbswaren im inneren Verkehr geschaffen oder so stark ermäßigt, daß die deutschen die ausländischen Produkte verdrängten. Hierdurch entstanden nicht nur der ausländischen Erzeugung Verluste, sondern es erlitt auch die deutsche Binnenschiffahrt Verkehrsausfälle. Diese blieben allerdings im großen und ganzen unbedeutend und wurden nicht beachtet, weil sie bei dem dauernd steigenden Verkehr der Vorkriegszeit nicht ins Gewicht fielen.

Die Seeschiffahrt (mit Ausnahme der Küstenschiffahrt) muß das ausländische wie das inländische Gut zu gleichen Preisen fahren, da die Konkurrenz anderer Flaggen stets rege ist; es ist ihr gleichgültig, ob sie heimische oder ausländische Ware befördert. Trotzdem kann die Heimat von einer bestimmten Linienführung großen Vorteil haben. So war es die vom Norddeutschen Lloyd und der Hansa eingerichtete Verbindung von Hamburg nach Australien und Kalkutta, die eine von London unabhängige Wolleinfuhr gestattete[79]). Mit Ausnahme dieses Vorteils aus der Konkurrenz in den Knotenpunkten darf man sagen, daß die Seeschiffahrt den heimischen Belangen gegenüber neutral bleibt, solange sie nicht von Seiten des Staates unterstützt wird. Erst in dem Augenblick, in dem sie von Dritten in irgendeiner Weise subventioniert wird, ist sie ein handelspolitisch bedeutsamer Faktor. Da die Beförderungspreise der See- und Binnenschiffahrt staatlich nicht beeinflußbar sind[80]), muß die Unterstützung anderer Art sein. Die Methoden der Navigationsakte sind Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr anwendbar. Auch sind die Fälle, in denen ein Teil des Zolles zurückvergütet wird, in Deutschland nicht bekannt. Ebenfalls nicht Refaktien, gegen die mit Recht bei der Seeschiffahrt die Bedenken nicht obwalten, die im inländischen Bahnverkehr dagegen erhoben werden. Die Refaktie in der Seeschiffahrt läßt nicht — die Gleichmäßigkeit der Verteilung an Inländer vorausgesetzt — die heimischen Produzenten in Widerstreit geraten, sondern wird zum Schutzmittel der heimischen Industrie gegen fremde Konkurrenz[81]). Sub-

79) v. Beckerath, Lit. 2, S. 37.
80) v. Beckerath, Lit. 4, S. 148.
81) Sax, Lit. 65, 2. Band, S. 222.

ventionen erhielten nur die Postdampfer für ihre regelmäßigen Verkehrsleistungen nach den Kolonien, eine Maßnahme, die zum geringsten durch handelspolitische Erwägungen veranlaßt war. Eine Unterstützung durch die Preisgestaltung der Hafengebühren oder durch Hafenerweiterungen ist durchweg auf lokalpolitische, nicht auf handelspolitische Gesichtspunkte zurückzuführen. Dazu sind sie meist unwirksam.

Handelspolitisch viel bedeutsamer sind sie sog. Seehafenausnahmetarife der preußischen Bahn. Hier ist zu unterteilen nach Tarifen, die de iure für

a) die Ausfuhr,
b) die Einfuhr,
c) beide Richtungen

gelten. Entstanden sind die preußischen Tarife zu ihrem überwiegenden Teile in der Zeit nach 1890. Später hat sich die preußische Bahn wegen der deutlichen Schädigung der rheinischen Interessen gegenüber neuen Anträgen der Industrie auf Erstellung neuer Seehafenausnahmetarife eine gewisse Reserve auferlegt[82]).

Die Ausfuhrtarife (einschl. jener Tarife, die zwar formell für beide Richtungen gelten, jedoch praktisch auf Grund der Güterauswahl der Ausfuhr zugutekommen) werden eingeführt, um die heimische Industrie zu unterstützen[83]). Sie überwiegen zahlenmäßig[84]). Mit Ausnahme der Kohle, deren Ausfuhr wegen Entblößung der heimischen Läger und der eingetretenen Kohlennot[85]) sogar 1908 durch Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife, soweit sie die Sätze des Rohstoftarifs unterschreiten, gedrosselt wird[86]), kommen sie keinen Rohstoffen zugute. Sie versuchen die heimische Industrie exportsicherer zu machen[87]). In gleicher Richtung wirkt das belgische Transitbarème in Verbindung mit dem deutsch-belgischen Tarif für Stückgüter, die in erster Linie der rheinisch-westfälischen Industrie nützen. Dieser Stückgutverkehr ist durch die auf die deutschen Nordseehäfen gerichtete Ausnahmetarifpolitik dem belgischen Antwerpen nicht entrissen worden[88]).

---

82) Wirminghaus, Lit. 94, S. 82 und 85.
83) Gleichzeitig profitieren die heimischen Häfen von den Ausfuhrtarifen, weil diese meist den ausländischen Häfen den deutschen Ausfuhrverkehr entziehen und darüber hinaus den deutschen Export steigern helfen. Diese Wirkung der Ausfuhrtarife war jedoch nicht Hauptgrund ihrer Einführung. — vgl. v. Beckerath, Lit. 2. —
84) v. Beckerath, Lit. 2, S. 91. 29 Ausfuhrtarife, 17 Einfuhrtarife, 10 Tarife beider Richtungen.
85) s. oben Seite 36.
86) s. Adolph, Lit. 1, S. 181.
87) v. Beckerath, Lit. 2, S. 110.
88) v. Beckerath, Lit. 2, S. 142 ff.

Wie groß der Erfolg der Seehafenausfuhrtarife ist, können wir an den Tarifierungen von Eisen und Stahl ermessen. Am 15. 11. 1889 war neben anderen Seehafenausfuhrtarifen ein Tarif für Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III, sowie für Eisenbahnfahrzeuge bei Sendungen nach Ostasien errichtet worden, der am 1. Januar 1902 auf Sendungen nach allen außereuropäischen Ländern ausgedehnt wurde. Diese Maßnahme spiegelt sich in den Beförderungsziffern deutlich wieder.

Zu diesem Tarif wurden befördert[89]):

| Stichtag jeweils 15. 11. | beförderte Menge in 1.000 t |
|---|---|
| 1902/03 | 121,7 |
| 1903/04 | 206,4 |
| 1904/05 | 196,9 |
| 1905/06 | 257,1 |
| 1906/07 | 262,6 |
| 1907/08 | 262,3 |
| 1908/09 | 255,1 |
| 1909/10 | 231,4 |
| 1910/11 | 254,9 |
| 1911/12 | 308,1 |
| 1912/13 | 308,6 |
| 1913/14 | 314,8 |

Für die Bedeutung und den Erfolg der Seehafenausfuhrtarife ist die untenstehende Zusammenstellung sehr aufschlußreich. Der Empfang der Seehafengebiete[90]) an bearbeitetem Eisen[91]) ist von 1890 bis 1913 um das $5\frac{1}{2}$ fache gestiegen.

---

89) Bericht usw. Anlagen 7 a Rechnungsjahre 1906, 1908, 1913.

90) Vgl. Fußnote 69 auf Seite 44.

91) Unter bearbeitetem Eisen sind die Gruppen 12—19 b der Güterbewegungsstatistik zusammengefaßt:

12. Eisen und Stahl, Stab und Fassoneisen
13. Eisenbahnschienen
14. Eiserne Eisenbahnschwellen
15. Eiserne Achsen und Bandagen
16. Eiserne Dampfkessel, Reservoirs usw.
17. Eiserne Röhren und Säulen
18. Eisen- und Stahldraht
19a. Eisen- und Stahlwaren
19b. Metallwaren

Empfang der Seehafengebiete im Inlandverkehr an bearbeitetem Eisen in 1000 t[92])

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1890 | 371 | 1902 | 892 |
| 1891 | 383 | 1903 | 934 |
| 1892 | 382 | 1904 | 975 |
| 1893 | 377 | 1905 | 1096 |
| 1894 | 422 | 1906 | 1174 |
| 1895 | 452 | 1907 | 1249 |
| 1896 | 547 | 1908 | 1205 |
| 1897 | 562 | 1909 | 1301 |
| 1898 | 699 | 1910 | 1493 |
| 1899 | 770 | 1911 | 1716 |
| 1900 | 775 | 1912 | 1979 |
| 1901 | 898 | 1913 | 2003 |

In dieser Statistik ist der Einfluß eines einzelnen Ausnahmetarifs nicht mehr zu erkennen. In dem Gesamtverlauf zeigt sich ein stetes schnelles Anwachsen, nur von geringfügigen Rückgängen unterbrochen, die im folgenden Jahr mehr als ausgeglichen werden. Nur die Jahre 1898 und 1901, 1910—1913, bringen eine überdurchschnittliche Zunahme, obwohl nennenswerte Ausnahmetarife nicht unmittelbar vorausgehen.

Die Seehafeneinfuhrtarife sind innerhalb des preußisch-deutschen Tarifsystems die einzigen Importermäßigungen größten Stils; der Grund zur Einführung ist weniger die billigere Rohstoffversorgung als vielmehr die Förderung des Seehandels[93]). Besonders deutlich wird dies an dem Beispiel der Kupfereinfuhr. 1911 wurde ein Seehafeneinfuhrtarif (S 32) mit den Sätzen 3 + 12 eingeführt. Hierdurch ändert sich der Einfuhrweg zugunsten der deutschen Seeschiffahrt. Die Verschiffungen von Kupfer aus Nordamerika betrugen[94]):

| in t | 1911 | 1912 |
|---|---|---|
| nach Deutschland | 86.092 | 116.095 |
| nach Holland | 98.443 | 66.876 |
| zusammen | 184.535 | 182.971 |

Die Gesamtsumme der Transporte bleibt etwa die gleiche, nur der Weg ist geändert. Für unser Problem ist dieser Erfolg unerheblich. Er ist nur ein Beweis für das über die Seehafeneinfuhrtarife eingangs Gesagte[95]). Die daneben von niederländischen Häfen geltenden Tarife

92) An Hand der Statistiken der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen zusammengestellt.

93) v. Beckerath, Lit. 2, S. 85.

94) v. Beckerath, Lit. 2, S. 276—277.

95) Vgl. oben. Bei den Seehafentarifen war die Unterstützung der deutschen Seehäfen Hauptgrund zur Einführung. v. Beckerath Lit. 2, S. 85.

sind praktisch bedeutungslos[96]). Die bevorzugten Einfuhrgüter sind ausschließlich Rohstoffe und überwiegend zollfrei[97]). Man vermied geflissentlich der heimischen Industrie zu nahe zu treten. In der Regel bleiben die Einfuhrtarife Wettbewerbs- und nicht handelspolitische Maßnahmen[98]).

Nicht zu vergessen sind die Vorteile, die die Seeschiffahrt aus den Binnenumschlagstarifen der Donau, Elbe und Oder zieht[99]). Die äußerst interessanten Verschiebungen in der Beförderung des bayerischen Porzellans von der See- zur Binnenschiffahrt[100]) sind handelspolitisch belanglos. Desgleichen sind die Angleichungen der Tarife nach Bremen an diejenigen nach Hamburg in diesem Zusammenhange bedeutungslos.

Man kann in dem Ausnahmetarif für Schiffbaueisen eine staatliche Förderung der Seeschiffahrt erblicken. Jedoch kommt der Seeschiffahrt ein derartiger Tarif für ihren „Rohstoff" — wie auch bei der Kohle — nur in dem Maße zugute, als der Schiffspreis, bezw. der Kohlenpreis gegenüber der bisher verwendeten ausländischen Ware sinkt. Verloren gehen ihr dagegen die Transporte dieses Eisens und dieser Kohle von ihrer alten ausländischen Erzeugungsstätte (England) zur deutschen Werft. Dieser Ausfall an Eisentransporten wird 1901 noch vergrößert durch die weitere Ermäßigung des Roheisentarifs nach mitteldeutschen Absatzgebieten, die infolge ihrer Lage zur Elbe und Oder dem englischen Eisen geöffnet waren[101]).

Die handelspolitisch bedingten Seehafentarife können — binnenhandelspolitisch gesehen — recht unangenehme Folgen haben. So finden wir in der Literatur[102]) als Beispiel einer Standortverschiebung die Verhältnisse des Eisenhandels in Osnabrück erwähnt. Da der Seehafenausfuhrtarif für Eisen wegen des englischen Wettbewerbs auch im Lokalverkehr der Seehäfen galt, konnten die Eisenhändler Bremens den Markt von Osnabrück billiger beliefern als die Osnabrücker Händler. Die verschiedenen Anträge und Wünsche Osnabrücks auf Aufhebung der Seehafenausfuhrtarife wurden nicht befolgt, weil das Interesse der Eisenerzeugung und der Händler in den Seehäfen größer war[103]). Merkwürdig ist, daß man die den Seehäfen vorgelegenen Stationen diesem Ausfuhrtarif nicht anglich!

Von großer exportfördernder Tragweite sind die direkten Eisenbahn-Seeschiffahrtstarife. Der älteste Tarif dieser Art ist der des sog. Triest-

96) v. Beckerath, Lit. 2, S. 87.
97) ebenda, S. 113 und 120.
98) ebenda, S. 79.
99) ebenda, S. 89.
100) ebenda, S. 161.
101) s. oben, Seite 40/41.
102) Elsas, Lit. 14, S. 94.
103) ebenda.

Sächsischen Verkehrs, der sowohl für den Ortsverkehr Triest, als auch für den Levanteverkehr geschaffen ist. An Bedeutung wird er von den zum 15. 6. 1890 bezw. 1. 4. 1895 eingeführten direkten Tarifen im deutschen Levanteverkehr und im deutsch-ostafrikanischen Verkehr über Hamburg übertroffen.

Diese Tarife bezwecken die Erleichterung der Ausfuhr durch direkte Abfertigung und durch ermäßigte Sätze. Der deutsche Levanteverkehr über Hamburg gilt zunächst nur für die Hafenstationen. Er wird am 1. Januar 1892 auf die Stationen der orientalisch-bulgarischen Staatsbahnen ausgedehnt. Vor allen Dingen gelten auch für Stück- und Sammelgüter stark ermäßigte Frachtsätze. Die Tatsache, daß die deusche Ostafrikalinie für Güter nach kleinen Plätzen in Deutsch-Ostafrika höhere Preise fordert als nach dem entfernteren Beira, ist aus der Knotenpunktskonkurrenz zu erklären. Man darf nicht mit Rosenthal[104]) sagen, die Linie fördere den Portugiesen auf Kosten der deutschen Steuerzahler. Dies trifft nur zu, wenn von Beira eine ausländische und billigere Verbindung zu den kleinen Orten Ostafrikas besteht. Gerade der Wettbewerb in den Knotenpunkten der Schiffahrt ist es gewesen, der Deutschland von dem Londoner Markt unabhängiger gemacht hat[105]).

## III.

Unsere Untersuchungen wären unvollständig, wenn wir versäumten, die Tarifmaßnahmen der Vorkriegszeit unter dem Aspekt zu beleuchten, wie sie sich den anderen Staaten Europas gegenüber verhalten haben.

Zunächst wird die Tarifpolitik, die schon bald nach der Gründung des Reiches begonnen wurde, weiter verfolgt. England wird von seinen Absatzmärkten innerhalb des Reiches durch die tarifpolitischen Manipulationen erfolgreich verdrängt. Englands Zentralmarkt für Rohstoffe, auf den die deutsche Industrie zunächst angewiesen war, kann mehr und mehr umgangen werden.

Die außerdeutschen Staaten, deren Märkte dem deutschen Export durch die tarifarischen Maßnahmen bis 1890 eröffnet wurden, forderten nun auch ihrerseits Zugeständnisse, sowohl bei dem Abschluß des Handelsvertrages — wie z. B. Oesterreich und Schweden — wie auch in der Tarifpolitik — wie z. B. Rußland und Rumänien.

Oesterreich konnte für seine Glaswaren eine Zollerleichterung bei der Einfuhr nach Deutschland erreichen. Die deutschen Fabriken versuchen ihre Waren über See abzusetzen und werden hierbei durch die

104) Rosenthal, Lit. 62, S. 6.
105) vgl. Seite 48.

Bahn unterstützt[106]). Gleichzeitig fährt aber die Tarifpolitik fort, anderen Industrien den Export nach Oesterreich oder nach Märkten, auf denen die österreichischen Waren vorherrschen, zu erleichtern[107]). Wie weit es sich hierbei um eine Konkurrenz des Seewegs über Fiume handelt, ist nicht feststellbar.

Wegen der Sicherung der Zufuhr schwedischen Eisenerzes konnte man auf den Handelsvertrag mit Schweden nicht verzichten. Er kam nur unter Zollbefreiung der schwedischen Pflastersteineinfuhr nach Deutschland zustande[108]). Die hierdurch plötzlich hervorgerufenen Absatzschwierigkeiten der heimischen Pflastersteinindustrie mußten durch einen Ausnahmetarif gemildert werden[109]). Dem russischen und rumänischen Petroleum mußte 1898 nach deutschen Stationen östlich der Elbe ein Sondertarif mit dem Tarifsatz von 2,2 + 6 zugestanden und 1900 sogar auch auf Süddeutschland ausgedehnt werden. Allerdings wurden schon seit längerer Zeit den elsässischen und pfälzischen Erdöl- und Petrolrückständen eine Tarifermäßigung bis zu 50 v. H. zuteil. Gleichzeitig wird versucht, die bisherige Ausfuhrpolitik gegenüber Rußland fortzusetzen. Um die Vorteile für die deutsche Ausfuhr zu sichern, mußten immer neue Mittel ausgeklügelt werden. So wurden bei der Errechnung der Frachten zwischen deutschen bezw. niederländischen Stationen und den Grenzübergängen Mlawa, Illowo, Alexandrowo, Thorn usw. unterschiedliche Abfertigungsgebühren eingerechnet, und zwar[110]):

106) s. oben S. 44.

107) a) Roheisen von Rheinland-Westfalen, Hessen-Nassau, Oberschlesien n. Oesterreich, 1895.
b) Eisen und Stahl von westlichen und oberschlesischen Hütten nach Oesterreich-Ungarn. 1894.
c) Blei und Zink von deutschen Industriebezirken nach Böhmen. 1894.
d) Blei und Zink von Friedrichshütte etc. nach Wien. 1896.
e) Zucker von preußischen Stationen nach Basel, im Wettbewerb mit österreichischem Zucker. 1895.

108) Rosenthal, Lit. 62, S. 9.

109) wie Anm. 108. — Wenn man die existenznotwendige Steinversorgung der absolut steinarmen Küstengebiete nicht von der Laune des ausländischen Verkäufers abhängig machen wollte, mußte man (aus allgemeinwirtschaftspolitischen Erwägungen) die Verbindung mit der deutschen Steinindustrie aufrechterhalten. Der handelspolitische Charakter dieses Tarifs tritt besonders hervor, als Schweden die Aufhebung des Tarifs zum Gegenstand der handelsvertraglichen Diskussion macht.

110) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 270.

| für die | von Rußland | nach Rußland |
|---|---|---|
| | Pfg. pro 100 kg | |
| Eilgutklasse | 20 | 20 |
| Stückgutklassen I u. II, allg. Wagenklasse A 1 | | |
| — 200 km | 10 | 6 |
| 201 — 400 km | 10 | 3 |
| über 400 km | 10 | 0 |
| übrigen Wagenklassen | | |
| — 200 km | 6 | 6 |
| 201 — 400 km | 6 | 3 |
| über 400 km | 6 | 0 |

Die Frachtbelastung der Sendungen nach Rußland ist bei gleicher Entfernung stets geringer als die der Sendungen von Rußland.

Die Tarifpolitik paßt sich der Handelspolitik bis zum Weltkriege immer deutlicher an. Zu Beginn des Jahrhunderts wird der Handel mit den Donaustaaten tarifarisch kräftig gefördert. Neben den bestehenden direkten Tarifen werden noch ermäßigte Grenzübergangstarife für den Güterverkehr nach den unteren Donauländern bewilligt. Sowohl für Steine, Marmorblöcke usw., wie Zement, hydraulischen Kalk und Beton wird zur Förderung der Ausfuhr nach Serbien, Bulgarien, Rumänien und der Türkei der billige Satz von 1,7 + 6 eingeführt[111]). Lokomotiven, Güterwagen, andere Eisenbahnfahrzeuge, Straßenbahnwagen, Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III, Sprit und Spiritus, Baumwollwaren, Garne, Glas und Glaswaren genießen ebenfalls große Vorzüge. Als dann später ein handelspolitischer Kampf zwischen Deutschland und Rumänien entbrennt, kommt es zum Tarifkrieg. Die rumänischen Staatsbahnen kündigen 1911 den deutsch-rumänischen und den österreichisch-ungarisch-rumänischen Verbandstarif und erklären, in Zukunft nur noch ihre Lokaltarife anzuwenden, während deutscherseits die Ausnahmetarife für Rohbenzin gekündigt werden[112]).

Die politische Konstellation in Europa findet ebenfalls in der Gütertarifpolitik deutlichen Niederschlag. Von gewissen Normen wird zum Zwecke der bewußten Neuorientierung der politischen Ziele abgewichen[113]). Es ist alles im Flusse; von einem geschlossenen System ist man noch weit entfernt[114]).

111) LER, Lit. 40, Nr. 16/1910, S. 200, 202 und 222.
112) Rosenthal, Lit. 62, Seite 51.
113) ebenda, Seite 10.
114) ebenda, Seite 10.

## IV.

Zum Schluß wollen wir die Ergebnisse unserer Untersuchungen kurz zusammenfassen. Generell dürfen wir sagen, daß die Verkehrspolitik der Vorkriegszeit dem deutschen Export sehr genützt hat. Trotzdem werden Stimmen laut, die eine noch größere Wirksamkeit der Tarifpolitik für möglich halten. Z. B. finden wir bei Elsas den Hinweis: „Wenn andere Tarife bestanden hätten, hätte ein ganz anderer Export wahrscheinlich erzielt werden können“[115]). Es mag schon sein, daß andere Tarife die Exportlage der deutschen Gewerbe verändert hätten. Unter der Voraussetzung aber, daß man hierbei die allgemeinen Grundsätze der Bahnverwaltung eingehalten hätte, können wir bezweifeln, daß sich die Lage wesentlich geändert hätte. Das Bild würde sich allerdings bedeutend verschoben haben, wenn die Bahn die am Export wenig interessierten, aber auf den Bahnverkehr angewiesenen Waren über Gebühr mit Fracht belastet hätte oder wenn sie sogar mit einem Verlust hätte arbeiten können. In der Gesamtheit gesehen, dürften unsere Darlegungen bewiesen haben, daß in der Vorkriegszeit eine Ueberbrückung ausländischer Zollschranken möglich war[116]). In welchem Umfange dies innerhalb der einzelnen Gütergruppen zutrifft, ist freilich verschieden und ist von der Höhe der Zölle und dem Verhältnis der wertmäßigen Frachtbelastung bezw. -entlastung abhängig. Im einzelnen sahen wir, daß in der Landwirtschaft die Fernhaltung ausländischen Getreides und der Absatz deutschen Getreides nicht allein durch die Tarifpolitik erreicht wurde. Die Tarifpolitik konnte jedoch die durch die Einfuhrscheine hervorgerufenen oder drohenden Verschiebungen beseitigen und darüber hinaus dem deutschen Getreide während der Jahre 1897—1900 eine große Exportsteigerung ermöglichen. Die bedeutenderen Tarifmaßnahmen fallen in die Zeit nach 1890. — Für die Industrie ist die tarifarische Unterstützung von größerer Bedeutung. Insbesondere profitieren die Grundindustrien davon, bei denen der Erfolg der Tarifmaßnahmen am größten ist. Die Industrien der Weiterverarbeitung werden zwar auch durch eine Reihe verschiedenster Maßnahmen unterstützt. Allerdings ist der Erfolg — wie wir sahen — geringer. Während den Grundindustrien bald nach Gründung des Reiches Ausnahmetarife gewährt werden, setzt der Frachtschutz der Verarbeitungsindustrien erst langsam, vornehmlich nach 1895 ein.

---

115) Elsas, Lit. 14, S. 136.

116) Dies ist nicht so zu verstehen, als ob die tarifpolitischen Maßnahmen die einzigen Methoden der Ausfuhrförderung in der Vorkriegszeit gewesen seien. Zum Beispiel haben die in der Zeit entstandenen Kartelle u. a. ebenfalls dieses Ziel verfolgt. Die Frage, wie weit die Ausfuhr durch andere als tarifpolitische Mittel, gefördert wurde, gehört jedoch nicht zum Problemkreis unserer Untersuchung.

Auch die Maßnahmen auf dem Gebiet der Schiffahrt kommen nur der Industrie und in erster Linie den Grundindustrien zugute. Die Hafenausnahmetarife und die direkten Tarife im Levanteverkehr eigneten sich dagegen mehr für die Güter der Verarbeitungsindustrien. In den Vorkriegsjahren hatte es den Anschein, als ob die Mannigfaltigkeit der Ausnahmetarife und die Methoden ihrer Anwendung einmal dazu führen würden, daß die Frachtsätze zwischen den Regierungen ähnlich den Zollstäzen ausgehandelt werden würden. Vor dem Weltkriege ist es zu den von Seidler und Freud vorausgesagten „Vereinbarungen über die absolute Höhe individuell bestimmter Frachtsätze“[117]) nicht gekommen. In der Nachkriegszeit werden die Aussichten für eine derartige Entwicklung immer geringer. Die Ursache ist weniger eine Krisenerscheinung, wie Gabriel anzunehmen scheint[118]), als eine Strukturveränderung. Die Tarifpolitik ist wegen des größeren Ausmaßes der zu überwindenden Preis- bezw. Zolldifferenz in der Nachkriegszeit weniger denn früher das alleinige Heilmittel handelspolitischer Wünsche.

117) Seidler und Freud, Lit. 76, S. 114 und S. 150.
118) Gabriel, Lit. 19, S. 55 ff., 58.

## D. Krieg und Inflation.

Das Problem der Zusammenarbeit zwischen Verkehrspolitik und Handelspolitik in der Kriegszeit zu verfolgen, hieße nutzlose Arbeit tun. Gleich in den ersten Tagen wurden alle bestehenden Ausfuhrvergünstigen aufgehoben. Für landwirtschaftliche Erzeugnisse mußten Einfuhrerleichterungen geschaffen werden. Die Beschaffung des notwendigen Kriegsmaterials, seiner Rohstoffe, sowie der notwendigen Lebensmittel war das oberste handels- und verkehrspolitische Gesetz. Handels- und Verkehrspolitik der Kriegszeit sind eben nach so grundsätzlich anders gearteten Maximen ausgerichtet, daß sie im Rahmen dieser Arbeit nicht erörtert zu werden brauchen. Nach Kriegsende stellte der Versailler Vertrag an den deutschen Handel und Verkehr derartige Forderungen, daß nur ein volkswirtschaftlicher Torso übrig blieb.

Auf dem Gebiete des Handels sprach der Artikel 281 des Friedensvertrages der deutschen Regierung jede „Rechte oder Vorrechte oder Freiheiten der Souveränität im internationalen Handel" ab. Durch die Gebietsabtretungen und die Auslieferung deutschen Viehs war die Nahrungsgrundlage des Reiches auf das ernstlichste geschmälert. Ebenso mußten wichtige Industriestätten zerstört oder abgetreten werden. Wichtige Erz-, Kali- und Kohlevorkommen, bedeutende Industriestätten der Grunderzeugung und der Weiterverarbeitung gingen verloren. Die verbliebene Industrie war durch Sachlieferungen ausgepumpt worden.

Während Deutschland den Alliierten auf 5 Jahre einseitige Meistbegünstigungen gewähren mußte, hemmten in der übrigen Welt neue Zollgrenzen und neuartige Methoden der Handelspolitik den internationalen Austausch. Die mitteleuropäischen Landgrenzen wurden um 7000 km verlängert und die neu entstandenen Staaten zerstückelten die bis zum Ende des Welkriegs vorhandenen großen Volkswirtschaften Mitteleuropas. Erhöhter Zollschutz und Zolldiskriminationen, Ein- und Ausfuhrverbote aller Art, die Beschränkungen des Personen- und Kapitalverkehrs und die bürokratische Praxis in der Auslegung der Zollbestimmungen mußten die für Deutschland besonders wichtige Ausfuhr beeinträchtigen. Durch den Weltkrieg war eine Reihe von Industrien in Staaten heimisch geworden, die früher ausschließlich von Deutschland beliefert wurden. Diese Nationalisierungstendenzen mußten ebenfalls den deutschen Export erschweren. Die drückenden und zunächst nicht nominell begrenzten Reparationslasten mußten andererseits, wenn sie überhaupt getilgt werden sollten, durch gesteigerte Ausfuhrtätigkeit Deutschlands kompensiert werden. —

Diese Veränderungen wurden während der Inflation überdeckt, da die schlechte Valuta eine Ausfuhr erleichterte und gewissermaßen einen Ausverkauf verursachte. Um so schlimmer mußten sich die Ver-

lagerungen auf dem Weltmarkt nach der Stabilisierung der Mark bemerkbar machen.

Auf dem Gebiete des Verkehrs war der Friedensvertrag nicht weniger einschneidend. Die Ablieferung von Schiffen, Lokomotiven, Eisenbahnwagen und Automobilen machte es unmöglich, das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen. Außerdem wurden der Verkehrspolitik die gleichen Fesseln angelegt wie der Handelspolitik.

Etwaige Vergünstigungen für die einheimischen Waren mußten für die Zeit von 5 Jahren auch allen ausländischen Versendern eingeräumt werden. Hierdurch sollten die Alliierten beim Absatz ihrer Waren auf dem deutschen Markte den deutschen Konkurrenten gleichgestellt werden; während ihnen durch die Zollvorschriften die gleichen Vorteile wie dem am meisten begünstigten ausländischen Konkurrenten gewährt wurden. Die Folge hiervon war, daß die Ausnahmetarife der Vorkriegsjahre aufgehoben wurden, damit sie nicht zum Nachteil der bisher begünstigten Inländer und der Bahnverwaltung nun auch der ausländischen Ware zugute kamen.

Von dem ausgezeichneten Verkehrswesen des Friedens war zu Beginn der Inflation nicht viel übrig geblieben. Als Wertvollstes war der deutschen Verkehrspolitik eine einheitliche Eisenbahnverwaltung als brauchbare Basis verblieben. Was vor dem Kriege nicht möglich war, konnte 1919 — wenn auch unter gewissen Konzessionen — geschaffen und in den ersten chaotischen Nachkriegsjahren erhalten werden.

Bei der immer wachsenden Markentwertung war meist das schwierigste Problem die Beschaffung des Beförderungsmaterials, bezw. des Frachtraums, nicht etwa die Höhe der Frachtsätze. Den durch die Ablieferungen und die Regiebahnen hervorgerufenen Mangel an Material suchte die Bahn durch Neubauten auszugleichen. Gleichzeitig versuchte sie in ihren Tarifen mit der absinkenden Währung Schritt zu halten[1]). Dies Bemühen war aussichtslos, da die Frachtbelastung in jener Zeit in keinem Verhältnis zu dem Preis der Waren stand.

Nach dem Ende der Inflation stand man in Deutschland völlig veränderten Verhältnissen gegenüber. Bisher hatte die immer schneller wachsende Geldentwertung zu handels- oder verkehrspolitischen Betrachtungen keine Zeit gelassen. Zwar ermöglichte ein im Jahre 1922 erlassenes Ermächtigungsgesetz es der Regierung, im Verordnungswege Zollerhöhungen vorzunehmen. Seitdem sind eine Reihe von Zöllen erhöht worden, die aber ebenso wie die Frachtsätze keinen bedeutenden Einfluß auf den Außenhandel hatten, weil sie meist schon nach ein paar Tagen durch die fortschreitende Markentwertung obsolet wurden. Diese Erhöhungen wurden erst mit der Stabilisierung der Mark wirk-

1) Die zuerst angewandten Methoden waren jedoch hierzu kaum in der Lage. Erst nachdem die Bahn Richtzahlen zugrundelegte und am Tage der Zahlung verrechnete, konnte von einem ungefähren Parallelgehen gesprochen werden.

sam, die die zollpolitischen Maßnahmen der Inflation entschleierte. Ein stark erhöhter Zolltarif und eine Reihe Ausfuhrverbote kennzeichneten die Situation zu Beginn der festen Währung.

Auf dem Gebiete der Verkehrspolitik machte die Umstellung auf Goldmark eine grundlegende Aenderung der Normal-, und nach der Wiedererlangung der deutschen Verkehrsfreiheit auch der Ausnahmetarife erforderlich. Es erscheint ratsam, die Motive bestimmter tarifarischer Maßnahmen und ihre technische Ausgestaltung in einem besonderen Abschnitt darzulegen, und die allgemeinen handelspolitischen Folgen des Normaltarifs zu erörtern, bevor wir auf die Tarifpolitik als Mittel der nachkriegszeitlichen Handelspolitik eingehen. Hierdurch dürfte nicht nur das Verständnis für die folgenden Ausführungen erleichtert, sondern auch unliebsame Wiederholungen vermieden werden.

## E. Der Protektionismus der Nachinflationszeit.

### I.

Die neue Normaltarifgestaltung unterscheidet sich von dem Schema der Vorkriegszeit durch ihre starke Staffelung. Der Kilometerfrachtsatz ist nicht mehr wie vor dem Kriege für alle Entfernungen gleich, sondern er sinkt bei steigender Entfernung. Das bedeutete in normalen Zeiten eine grundsätzliche Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse, die zunächst durch den Valutaverfall nicht klar zu erkennen war. Die Inflation hatte so die Einführung des Staffelsystems erleichtert. Ob dieses neue System für die Gesamtheit der deutschen Volkswirtschaft den erwarteten Nutzen einer Konsolidierung der Wirtschaftsbeziehungen innerhalb des Reiches und eine engere wirtschaftliche Verflechtung der einzelnen Reichsteile brachte, mußte sich erst in der Zeit der festen Währung herausstellen. Es ist unnötig, hier im einzelnen auf das neue Schema einzugehen. Die Motive dieses Tarifs mit seinen verschiedenen Staffeln sind auf volks- und betriebswirtschaftliche Erwägungen zurückzuführen. Betriebswirtschaftlich entspricht die Staffelung dem Absinken der Selbstkosten beim Transport auf große Entfernungen. Volkswirtschaftlich ist es gerade diese starke Staffelung, die den Austausch zwischen entfernteren Gebieten ermöglicht. Der Binnenaustausch über große Entfernungen ist von größerer handelspolitischer Bedeutung als in der Vorkriegszeit, weil durch die Gebietsverluste wirtschaftliche Ergänzungen fortgefallen waren, die nun über größere Entfernungen gefunden werden mußten. Vor allem soll der deutsche Osten durch diese Staffeln unterstützt werden. Andererseits muß die Staffelung die Einfuhr aus dem Auslande erleichtern, insbesondere, wenn ihre Sätze nicht von den Grenzpunkten, sondern von den ausländischen Abgangsstationen an gerechnet werden[1]).

Die Klassifizierung nach dem Werte der beförderten Güter ist im Prinzip nichts Neues. Ihre bedeutenden gemeinwirtschaftlichen Vorzüge sind nicht zu leugnen. Handelspolitisch gesehen, hat die Wertklassifizierung aber auch ihre Nachteile. Sie belegt gerade die Fertigwaren mit höheren Frachten, obwohl deren Export für das Deutsche Reich wegen seiner gesamten Wirtschaftsstruktur am meisten zu begrüßen wäre. Es darf daher nicht Wunder nehmen, wenn in diesem System die Deklassifizierungen und die Ausnahmetarife für Ausfuhrwaren besonders häufig werden.

In der Zeit nach der Stabilisierung der Mark wird die Ausnahmetarifpolitik der Vorkriegszeit wieder aufgenommen. Die Tarifsenkungen sind wesentlich zahlreicher und größtenteils auch umfang-

1) Das letztere ist jedoch kaum von praktischer Bedeutung, weil es nur bei wenigen direkten Tarifen in Frage kommen kann. Die Frachtsätze der direkten Tarife müssen sich aber meistens nach billigeren Seefrachten richten.

reicher. Vorerst waren mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Versailler Vertrags[2]) nur wenige Ausnahmetarife der Vorkriegszeit wieder eingeführt. Nach Beseitigung der internationalen Schranken schwillt die Zahl der Ausnahmetarife plötzlich stark an. 1927 weist der Teil C II des Deutschen Eisenbahngütertarifs 186 Ausnahmetarife auf. Nach dem Stande vom 1. 2. 1934 bestehen auf den deutschen Bahnen 451 Ausnahmetarife![3]) Ueber die Aenderung, wie auch über die Erstellung der Ausnahmetarife entscheidet nicht ein Gremium, wie es vor dem Kriege die Landeseisenbahnräte bildeten (mit ihrer Kontrolle durch die Länderparlamente), sondern die Reichsbahnhauptverwaltung[4]). Meist werden die Ausnahmetarife von den verantwortlichen geschäftsführenden Reichsbahndirektionen fertiggestellt und von der Reichsbahnhauptverwaltung ohne Beanstandung angenommen. Die Aenderungen können rascher vorgenommen und den veränderten Wirtschaftsbedingungen angeglichen werden. Der Holzausnahmetarif, AT 1 S 1[5]), ist z. B. in sieben Jahren (1925—1932) 13 mal; der AT 8 S 1 ist sogar in den zehn Jahren seines Bestehens (1. 4. 1924—1. 4. 1934) 70 mal geändert worden. Diese schnellere Erledigung durch die Hauptverwaltung ist für die ständige Tarifkommission mitbestimmend gewesen, als sie beschloß, die in Angleichung an den Vorkriegszustand wieder eingeführten Detarifierungen im Falle der Ausfuhr (z. B. bei Papier) aus dem Normaltarif herauszunehmen und in besondere Ausnahmetarife zu verwandeln (1928). Bis zum Jahre 1931 wurden die Ausnahmetarife im Anschluß an die Bezeichnungen der Vorkriegszeit nach Gütergruppen nummeriert. Die Gewährung zahlreicher Notstandstarife erheischte bald eine grundsätzliche Regelung. Heft C II b des deutschen Eisenbahngütertarifs ordnet die Ausnahmetarife nach Gütergruppen und Tarifarten.

Folgende Tarifarten werden unterschieden:

B. *B*innenausnahmetarife (für den innerdeutschen Verkehr).

---

2) s. oben S. 58. 5 Jahre einseitige Meistbegünstigung auch im Verkehrswesen.

3) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Anhang zu C II a, Heft C II b weist 1934 409 Ausnahmetarife, dazu weist das Verzeichnis der Tarife noch 42 Kohlenausnahmetarife auf; insgesamt 451 Ausnahmetarife.

Die sog. „Kraftwagentarife" sind hierin nicht enthalten. Das Auto hatte nur die Transporte hochwertiger Güter übernehmen können. Diese Entwicklung war handelspolitisch weder bedingt noch wirksam. Daher kann man die von Seiten der Bahn errichteten Konkurenztarife ebenfalls nicht als „handelspolitische Tarife" ansprechen.

4) Vor Gründung der deutschen Reichsbahngesellschaft ergingen die Ausnahmetarife als Verfügung des R.V.M.

5) Bezeichnung der Ausnahmetarife seit 1931 nach Gütergruppe und Tarifart. Es heißt z. B. 1 S 1:

1 = Gütergruppe: Holz
S = Seehafenausnahmetarif
1 = laufende Ordnungsnummer.

G. Ausnahmetarife für die Ein- und Ausfuhr über die trockene Grenze.
S. dsgl. über die Seehäfen.
A. Ausnahmetarife, die für die Ausfuhr über die Seehäfen und über die trockene Grenze, oder für die Ausfuhr über deutsche Seehäfen, über die trockene Grenze und über die Binnenumschlagsplätze, gelten.
U. Ausnahmetarife von und nach Binnenumschlagsplätzen. —

Es wäre falsch anzunehmen, daß die B- und U-Ausnahmetarife für die Außenhandelspolitik ohne Bedeutung wären, sodaß wir sie übergehen könnten. So gelten etwa ein Viertel aller B-Tarife nach inländischen Grenzübergangspunkten. Gilt z. B. ein Ausnahmetarif sowohl von Berlin nach München als auch nach Hamburg, so wird er als B-Tarif angesprochen, wenn das Hauptgewicht auf der inländischen Verkehrsbeziehung liegt. Der letztere Teil des Ausnahmetarifs müßte den A-Tarifen zuzurechnen sein, zumal derartige Erleichterungen meist aus handelspolitischen Gründen entstanden sind. — Andererseits dürfen wir bei diesem oder jenem A-Tarif annehmen, daß die Gewinnung eines neuen oder längeren Bahntransportes und nicht in erster Linie die Ausfuhr für die Einführung dieses Tarifs entscheidend war[6]). Bei den G-, S- und U-Tarifen liegen die Dinge von wenigen Ausnahme abgesehen, ähnlich wie vor dem Kriege. So sind bei den U-Tarifen Aenderungen nur im Falle des AT 6 U 1 gegenüber der Vorkriegszeit eingetreten. Wir werden später finden, daß auch in der Nachkriegszeit die einfuhrfördernden Tarife den Häfen und dem Bahnverkehr, die ausfuhrfördernden der Exportindustrie zugute kommen. Hiervon gibt es eine wesentliche Ausnahme bei der Einfuhr aus dem Saargebiet, die im Gedanken an die allgemeinwirtschaftliche Verbundenheit mit dem Reich durch mehrere G-Tarife gefördert wird. Allerdings kommen diese Tarife in manchen Fällen auch den deutschen Bahnen zugute, da die nähere Verbindung über französische Strecken geht, so z. B. beim AT 8 G 2[7]). — An dieser Stelle müssen wir auf eine Besonderheit hinweisen, die ebenfalls meist durch die neue Grenzziehung verursacht ist. Die Nachkriegsausnahmetarife sind, je später sie erscheinen, genauer gehalten als ihre Vorkriegsvorgänger und so-

6) Eine tabellarische Uebersicht über die „handelspolitischen" B- und A-Ausnahmetarife im Anschluß hieran zu geben, ist aus zweierlei Gründen nicht möglich. Einmal würde es uns wenig sagen, wenn wir jetzt erfahren würden, daß z. B. der AT 7 B 1 als handelspolitisch anzusprechen ist, während z. B. der AT 5 A 1 wahrscheinlich auf die Wasserstraßenkonkurrenz zurückzuführen ist und weder handelspolitisch bedingt noch wirksam ist. Eine Tabelle müßte den Tatsachen Gewalt antun und würde das in dem folgenden Kapitel zu zeichnende Bild von der Auswirkung der Tarifpolitik innerhalb der Gütergruppen beeinträchtigen.

7) 8 G 2 gilt von Zweibrücken/Einöd (Saar) nach bestimmten badischen Stationen.

gar teils auf ein einzelnes, durch besondere Umstände (meist durch Landabtretung) benachteiligtes Werk abgestellt. Bei 9 Ausnahmetarifen[8]) sind in den Einführungsgründen die Firmen, denen die Ausnahmetarife zugute kommen sollen, namentlich angeführt. Trotzdem werden die neuen Ausnahmetarife im allgemeinen bei ihrer Einführung meist so kurz begründet, daß es schwierig ist, den Zweck des Ausnahmetarifs zu erkennen. Oft läßt sich der Grund zur Einführung aus der zusammengefaßten Darstellung der Ausnahmetarife ersehen, über die die Reichsbahngesellschaft für den Dienstgebrauch verfügt und worin Begründung und Anwendungsbedingungen jedes Tarifs angegeben werden. Diese Tarifdarstellung ist nach ihrem Vorwort kein Tarifbestandteil, sondern eine nur für den Verwaltungsdienst bestimmte Vorschrift.

Schließlich müssen wir, bevor wir die „handelspolitischen Tarife" erörtern, in diesem Zusammenhange auf die Einrichtung des sog. „Ausfuhrausschusses" hinweisen, der in erster Linie an der Erstellung der handelspolitischen Ausfuhrtarife beteiligt und deshalb für die gesamte deutsche Volkswirtschaft von großer Bedeutung ist. Dieser Ausschuß wurde als besonderer „Unterausschuß für Außenhandelsfragen" bei der ständigen Tarifkommission gebildet. Er ist nur aus Beamten der Reichsbahn zusammengesetzt, während in die Tarifkommission und in die meisten ihrer Unterausschüsse Vertreter der Industrie und des Handels entsendet werden. Da die Arbeiten des Ausschusses geheim bleiben[9]), ist nicht festzustellen, welche bestimmten Gründe zu einer Tarifänderung geführt haben. Ebenso sind die allgemeinen Richtlinien für die Arbeit des Ausfuhrausschusses unbekannt. Man darf jedoch vermuten, daß seine wichtigste Aufgabe ist, die Möglichkeit des Exports von hochwertigen, in Deutschland veredelten Gütern unter Berücksichtigung aller Tariferleichterungen — sei es im Normaltarif oder durch Ausnahmetarife — zu prüfen.

Bevor wir die Wirkungen und den Erfolg der „handelspolitischen Tarife" auf die Erzeugungsgruppen der deutschen Volkswirtschaft untersuchen, müssen wir uns noch einmal[10]) der Problematik der zahlenmäßigen Beweise zuwenden. Da die monatlichen und jährlichen statistischen Nachweise[11]) über die beförderten Mengen von der Reichsbahn nicht veröffentlicht werden, konnten auch keine Ziffern

---

8) Dies sind die 9 Ausnahmetarife: 6 B 29, 2 B 20, 7 B 22, 12 B 7, 8 B 8, 12 B 9, 13 B 3, 18 U 3, 23 B 7.

9) Die Protokolle des Ausfuhrausschusses werden im Gegensatz zu den anderen Drucksachen und Protokollen der Tarifkommission in einer eigenen Druckerei der Reichsbahngesellschaft vervielfältigt und nicht veröffentlicht. Sie ist nur für den internen Dienstgebrauch bestimmt.

10) s. oben Seite 4.

11) Diese Stufenstatistik ist nach den einzelnen Tarifen und Ausnahmetarifen und nach Entfernungsstufen geordnet. Jede Veränderung ist sofort wahrzunehmen.

über die Verkehrsentwicklung eines Ausnahmetarifs angegeben werden. Es standen daher nur die Güterbewegungsstatistik und die Handelsstatistik zur Verfügung, um die Wirkung der „handelspolitischen Tarife" zu demonstrieren.

## II.

Der Untersuchung der Tarifpolitik als Mittel der landwirtschaftlichen Handelspolitik müssen wir eine Schilderung der handelspolitischen Lage der deutschen Landwirtschaft nach der Inflationszeit und der Entwicklung in der Nachinflationszeit vorausschicken. Die deutsche Landwirtschaft stand am Ende der Inflationszeit vollkommen schutzlos da. Die Schutzzölle der Vorkriegszeit waren im Kriege aufgehoben und noch nicht wieder eingeführt worden, während andererseits noch die Ausfuhrverbote aus der Kriegszeit weiter fortbestanden. Hinzu kam, daß die Landwirtschaft durch Steuern, Zinsen und die ungünstige Oeffnung der Preisschere zwischen landwirtschaftlichen und industriellen Produkten stark belastet war. An eine erfolgreiche Beteiligung am Welthandel war daher nicht zu denken, solange das russische Getreide den Weltmarkt zu billigen Dumpingpreisen überschwemmte.

Es wurde allgemein anerkannt, daß die Kluft zwischen den beiden Seiten des Zolltarifs, zwischen der hochgeschützten Industrie und der schutzlosen Landwirtschaft beseitigt werden mußte. Eine Zeit lang konnte man annehmen, daß landwirtschaftliche Zölle aus verschiedenen Gründen[12]) nicht zu erwarten seien. Aber schon Ende 1924 setzte eine geradezu beispiellose Agitation[13]) für erneuten Zollschutz der Landwirtschaft und erhöhten der Industrie ein.

Das Gesetz vom 17. August 1925[14]) führt schließlich die Getreidezölle wieder ein, die sich zunächst ungefähr auf der Höhe der Zollsätze des Bülow'schen Tarifs bewegen. Gleichzeitig wird zum 1. Oktober 1925 das Einfuhrscheinsystem wieder aufgenommen. In der Folgezeit herrscht ein ständiger Kampf um die Höhe der Agrarzölle, da bei dem raschen Absinken der Preise auf dem Weltmarkt der Zoll bald seine Wirksamkeit verliert.

In diesem Kampf standen sich nicht immer Industrie und Landwirtschaft gegenüber, sondern oft die Vertreter verschiedener landwirtschaftlicher Gruppen. Die deutsche Viehzucht, die bisher an die billigen Futtermittel aus Rußland gewöhnt war, mußte sich gegen

12) Wegen der Kriegsgewinne der Landwirtschaft, wegen der Schuldentilgung durch die Inflation und vor allem wegen der irrigen Erwartung, daß der Weltmarktpreis der Agrarprodukte steigen werde, und last not least wegen der politischen Konstellation im Reichstag.

13) Plaut, Lit. 53 a, S. 251.

14) RGBl. 261.

jeden Hochschutzzoll für Futtermittel wehren. Zwar war der autonome Zollsatz für Malz- und Futtergerste gleich hoch (RM 7.— pro Doppelzentner); aber die 1928 tatsächlich erhobenen Sätze betrugen für Malzgerste RM 5.— pro dz und für Futtergerste RM 2.— pro dz. Gerade hier können „handelspolitische" Bahntarife einspringen. um diese und andere Hemmungen, die gegen einen Futterschutzzoll sprechen, zu überwinden und den Futter abgebenden Teil der deutschen Landwirtschaft zu unterstützen. Dies ist einer der Hauptgründe, die dazu geführt haben, daß den Futtermitteln wie auch den übrigen „Produktionsmitteln" der Landwirtschaft eine Vielzahl von Ausnahmetarifen eingeräumt wurde.

Bereits 1924 werden nach dem Wegfall der billigen Futtermittel aus Rußland erstmals Ausnahmetarife für deutsches Viehfutter eingeführt; heute sind die Tarife soweit vervollständigt, daß alle im Inland hergestellten oder verarbeiteten Futtermittel zu Ausnahmesätzen befördert werden:

Viehzucker, getrocknete Rübenschnitzel und Rübenblätter (19 B 2), Mischfutter (19 B 6), getrocknete Kartoffeln (16 B 2), gedörrte Zichorienwurzeln (16 B 8) und Eosinweizen (17 B 6) werden nach allen deutschen Bahnstationen und andere wie z. B. Gerste (17 B 2), Kleie, Oelkuchen (19 B 3), Malztreber (19 B 5), von oder nach bestimmten Bahnhöfen zu ermäßigten Sätzen gefahren.

Vor allem erfordern die Verhältnisse der ostpreußischen Landwirtschaft eine Verbilligung für die Anfuhr der mangelnden Futterstoffe. Der oben genannte Ausnahmetarif (19 B 3) ermäßigt die Fracht für Kleie, Oelkuchen usw., wenn sie von deutschen Bahnhöfen außerhalb Ostpreußens zu Futterzwecken nach Ostpreußen gebracht werden. Hierdurch soll wahrscheinlich erreicht werden, daß der Absatz ausländischer Erzeugnisse zugunsten der Erzeugnisse „reichsdeutscher" Oelmühlen erschwert wird.

Für die Wirkung der Ausnahmetarife so eindeutige Zahlenbeispiele anzuführen, wie im vorhergehenden Abschnitt über die Vorkriegszeit, ist nicht möglich. Wie die folgenden Tabellen zeigen, gelingt es jedenfalls seit 1928 mehr und mehr, die Futtermitteleinfuhr zu verkleinern. Hieran dürften die Ausnahmetarife nicht unbeteiligt sein.

Handelsbilanz der Futtermittel[15])

| | Einfuhr von Futtermittel[16]) | Ausfuhr von Futtermittel[16]) | Einfuhrüberschuß |
|---|---|---|---|
| | Mengen in 1000 t | | |
| 1913 | 7.363.1 | 1.002.2 | 6.360.9 |
| 1924 | 1.351.5 | 514.0 | 837.5 |
| 1925 | 2.582.9 | 657.7 | 1.925.2 |
| 1926 | 3.650.2 | 641.9 | 3.008.4 |
| 1927 | 5.772.0 | 518.0 | 5.254.0 |
| 1928 | 4.700.2 | 883.7 | 3.816.5 |
| 1929 | 3.717.5 | 1.083.4 | 2.634.1 |
| 1930 | 3.128.6 | 980.2 | 2.148.4 |
| 1931 | 2.024.1 | 321.5 | 1.702.6 |
| 1932 | 2.247.0 | 114.7 | 2.132.3 |

Die folgenden Zahlen zeigen, daß wahrscheinlich infolge des oben genannten Ausnahmetarifs 19 B 3 die Einfuhr von Kleie zwar seit 1931 wesentlich zurückgeht, während dagegen die Einfuhr von Oelkuchen sogar seit 1930 ansteigt und auf den Ausnahmetarif 19 B 3 garnicht reagiert. Die Ausfuhr von Oelkuchen geht zur gleichen Zeit erheblich zurück, sodaß die Lage der deutschen Oelmühlen kaum gebessert scheint.

| | Einfuhr in 1000 t[18]) | | Ausfuhr in 1000 t[18]) | |
|---|---|---|---|---|
| | Ölkuchen | Kleie | Ölkuchen | Kleie |
| 1913 | 2.702.3 [17]) | | 334.5 [17]) | |
| 1924 | 241.5 | | 351.3 | |
| 1925 | 649.7 | | 533.8 | |
| 1926 | 909.9 | | 516.9 | |
| 1927 | 558.3 | 823.0 | 316.2 | 91.6 |
| 1928 | 546.6 | 782.0 | 441.2 | 118.9 |
| 1929 | 554.6 | 617.3 | 467.1 | 102.9 |
| 1930 | 455.2 | 480.0 | 456.7 | 67.1 |
| 1931 | 545.6 | 166.4 | 286.6 | 33.4 |
| 1932 | 733.2 | 179.4 | 93 7 | 20.3 |

Als zweite Bezugsgütergruppe folgen die Düngemittel. Hier finden wir eine Menge von Ausnahmetarifen, die hauptsächlich in dem Bestreben entstanden sein dürften, dies wichtige Produktionsmittel der Landwirtschaft mit Rücksicht auf die ungünstige Stellung der Preisschere zu verbilligen. So haben die zwanzig Binnenausnahmetarife der Rubrik 11 (Düngemittel) mehr oder weniger alle den Zweck, den

15) An Hand der Stat. Jahrbücher 1924—1933 zusammengestellt.
16) umfaßt die Positionen: Mais, Dari, Gerste, Hafer, Oelkuchen, Kleie und andere Futtermittel.
17) Oelkuchen und Kleie bis 1926 in einem Posten ausgewiesen.
18) Nach den Stat. Jahrbüchern 1924, 1926, 1927, 1931, 1933.

Bezug von Düngemitteln zu verbilligen und erst in zweiter Linie die deutsche Düngemittelindustrie zu unterstützen. Wir können feststellen, daß der Absatz von Kali an die Landwirtschaft seit 1925 keine wesentlichen Veränderungen erfahren hat. Die Tarife haben der Kalierzeugung keine erhebliche Steigerung gebracht.

Absatz von Kali
an die Landwirtschaft (nach Angaben des deutschen Kalisyndikats GmbH. Berlin[19])

| | abgesetzte Menge an Reinkali ($K_2O$) insgesamt in t |
|---|---|
| 1924 | 446 162 |
| 1925 | 698 823 |
| 1926 | 618 791 |
| 1927 | 684 134 |
| 1928 | 744 015 |
| 1929 | 754 303 |
| 1930 | 742 544 |

Der Generaldüngertarif, AT 11 B 1, der für alle Düngemittel gilt, wurde 1927 und 1932 — um die Auslandssendungen auszuschalten — auf den Versand ab den deutschen Erzeugungsstätten eingeschränkt. Es fällt auf, daß gerade in den Jahren der Tarifermäßigung der Einfuhrüberschuß an Thomasmehl zurückgeht. Während im Jahre 1913 ein Ausfuhrüberschuß von 272.810 t besteht, zeigt die folgende Statistik für die Nachkriegszeit einen Einfuhrüberschuß. Diese Wandlung war im wesentlichen eine Folge der Saargebietsbestimmungen.

Thomasphosphatmehl[20])
Mengen in t

| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhrüberschuß |
|---|---|---|---|
| 1924 | 517.610 | 20.608 | 497.002 |
| 1925 | 704.670 | 76.511 | 628.159 |
| 1926 | 885.849 | 42.954 | 842.895 |
| 1927 | 1036.117 | 237.479 | 798.638 |
| 1928 | 1160.585 | 436.098 | 724.487 |
| 1929 | 1115.774 | 240.861 | 874.913 |
| 1930 | 1158.625 | 295.097 | 863.528 |
| 1931 | 1104.228 | 173.081 | 931.147 |
| 1932 | 795.757 | 50.408 | 745.349 |

19) nach den Statistischen Jahrbüchern.
20) nach den Statistischen Jahrbüchern.

Neben dem Generalausnahmetarif für Düngemittel bestehen besondere Ausnahmetarife für Baumwoll- und Lederabfälle, für Humus und Kohlenschlacken, für Kalk, Salpeter und Phosphate zum Düngen im Getreide-, Gemüse-, Garten- und Weinbau.

Die dritte Bezugsgütergruppe bilden die Hilfsmittel der Landwirtschaft. Für bestimmte Pflanzenschutzmittel zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten und Unkraut besteht ein Ausnahmetarif (12 B 1), für bestimmte Pflanzensilierungsmittel ein anderer (12 B 22). Auch diese sind wahrscheinlich in dem Bemühen entstanden, Preissenkungen für die landwirtschaftlichen Produktionsmittel zu erzielen: sie sollen ihr Teil zum Erfolg der landwirtschaftlichen Erneuerung Deutschlands beitragen.

Die tarifarische Unterstützung der deutschen Getreidewirtschaft war in der Nachkriegszeit ebenso gering wie in den Vorkriegsjahren. Die deutsche Getreidewirtschaft war nicht immer in der Lage gewesen, den deutschen Bedarf (mit Ausnahme des Hafers) restlos zu decken. Daher war an eine großzügige Ausfuhr nicht zu denken und „handelspolitische Tarife", die etwa die Ausfuhr deutschen Getreides im großen unterstützt hätten, erübrigten sich von selbst. Als einziger Ausfuhrtarif wäre der AT 17 G 1 zu nennen, der noch zu dem vorangegangenen Kapitel zu zählen wäre, weil Hafer überwiegend zu Futterzwecken verwendet wird. Dieser Tarif wollte die Ausfuhr süddeutschen Hafers nach Frankreich, Italien, Oesterreich und der Schweiz gegen ausländische Wettbewerber unterstützen. Er ist der einzige Ausfuhrtarif für Getreide und ist nur aus dem seit langem vorhandenen Haferausfuhrüberschuß zu erklären, den es zu verteidigen galt.

Die Getreideerzeugung in Deutschland litt sehr unter dem Preisdruck auf dem Weltmarkte. Die Zölle mußten erhöht und eine Reihe anderer Stützungsaktionen durchgeführt werden, wie z. B. der Vermahlungszwang für deutschen Weizen, die Roggenunterstützung, der Verbackungszwang für Kartoffelmehl usw. Die Inlandspreise liegen infolge dieser Maßnahmen über den Weltmarktpreisen.

Der Reichsbahn blieb hier nur die ausgleichende Aufgabe, den Verbraucher zu entlasten. Dieses Ziel dürften die beiden wichtigsten Binnentarife verfolgen: Der AT 17 B 1 ermäßigt generell, sogar für Stück- und Eilgut, die Transportkosten für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, wenn sie innerhalb des Reiches verwendet werden. Für die gleichen Produkte bringt der AT 17 B 3 eine weitergehende Frachtsenkung, wenn sie von den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Königsberg und der Königsberg-Cranzer-Eisenbahn versandt werden. Bei diesem letzten Tarif dürfte nicht nur das Bestreben einer erheblichen Unterstützung Ostpreußens, sondern gleichzeitig der Gedanke

einer Verdrängung polnischer Produkte auf dem Berliner Agrarmarkt mitgewirkt haben[21]).

Die bereits erwähnten Verwaltungsmaßnahmen mit handelspolitischen Hintergründen können oft eine Lage hervorrufen, die eine sofortige Abhilfe nötig macht. Als z. B. der Verbackungszwang von Kartoffelstärkemehl eingeführt war, stellte sich heraus, daß das neue Zusatzmittel über sehr weite Entfernungen mit der Bahn befördert werden mußte und sich brotverteuernd auswirken würde. Zum Ausgleich wurde der Ausnahmetarif 18 B 11 eingeführt.

Damit sind wir bereits in das Gebiet der höherwertigen ländlichen Endprodukte gelangt. Hier liegen die Verhältnisse nur wenig anders als bei der Getreidewirtschaft. Tollmalitisch wurde die deutsche Erzeugung immer weitgehender unterstützt. Z. B. wurde der Buttertoll von 30 auf 50 RM pro dz erhöht[22]). Für die höchstwertigen Erzeugnisse, wie Butter und Käse, finden wir keine Ausnahmetarife, weil wahrscheinlich der Waggonversand für diese Güter, soweit sie inländischer Herkunft sind, wegen der Autokonkurrenz zu selten ist. Auch ist die Frachtbelastung wertmäßig so gering, daß ein besonderer Tarif die heimischen Erzeugnisse nicht wirksam unterstützen könnte. Bei den geringwertigen ländlichen Enderzeugnissen müssen wir zwei Arten von Ausnahmetarifen unterscheiden: Die Binnentarife und die Ausfuhrtarife.

Die erste Gruppe unterstützt die Bestrebungen der landwirtschaftlichen Selbstversorgung. Trotz der Zollmaßnahmen bleiben viele deutsche Märkte für die deutsche Erzeugung verschlossen, weil sie für das Ausland frachtgünstig liegen. Hier sollen die Ausnahmetarife helfen. Diese auf die Abfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse eingestellten Binnenausnahmetarife sind in allgemeingültige (d. h. nach allen Stationen geltende) und in begrenzte (d. h. von oder nach bestimmten Stationen) zu unterteilen. Die ersteren erfassen meist den direkten Konsum, wie z. B. Gemüse (16 B 5), Kohl und Mohrrüben (16 B 6), Hülsenfrüchte (17 B 1), und dienen meist dazu, den Absatz der heimischen Erzeugung allgemein zu erleichtern. Aber auch die zweite Art der Ausnahmetarife unterstützt mitunter die deutschen Erzeugnisse im Wettbewerb mit bestimmten ausländischen Waren, so z. B.: der Ausnahmetarif für Kopf- und Wirsingkohl (16 B 7) im Wettbewerb mit holländischem Kohl[23]). In der Regel begünstigen die begrenzten Ausnahmetarife jedoch die Nahrungsmittelindustrie und die sonstige Weiterverarbeitung. Sie gehen dabei meist über die Ermäßigung der allgemein gültigen Ausnahmetarife hinaus, so z. B. Kartoffeln zur Stärkemehlherstellung (16 B 4), Flachs- und Hanf-

21) Einen Tabellenbeweis für eine derartige oder ähnliche Wirkung zu erbringen, ist aus den bereits erwähnten Gründen nicht möglich.

22) Röpke, Lit. 61, S. 91.

23) 1934 aufgehoben; der Grund der Aufhebung blieb unbekannt.

stengel zur Weiterverarbeitung in Röstanstalten des Deutschen Reiches (16 B 9).

Bei den Ausfuhrtarifen allgemeiner Art und denjenigen über die trockene Grenze handelt es sich um eine bestimmte zu verdrängende ausländische Konkurrenz. So beim frischen Kopfkohl bei der Ausfuhr ins Saargebiet oder in die Tschechoslowakei (16 G 1)[24]), beim Hopfen (16 A 2), beim Malz (17 A 1), beim frischen Fleisch, beim Zucker, bei der Kartoffelstärke (18 A 1 — 3), bei zubereiteten Erbsen und Reis (18 U 3), beim Heu und Stroh (19 G 1) und schließlich beim Bier (18 G 1). Für die Wirksamkeit dieser Tarife sind sichere Zahlenbeweise schwer zu erbringen, weil andere Maßnahmen und Ursachen das Bild bei den meisten dieser Güter verschieben können. Am eindeutigsten dürfte das Beispiel des Hopfens den Erfolg der Tarife zeigen. Der AT 16 A 2 galt für Hopfen zur Ausfuhr nach bestimmten Grenzübergangspunkten. Er wurde am 15. November 1930 eingeführt und am 1. November 1931 weiter ermäßigt. Auffallend ist, daß die Handelsbilanz des Hopfens mit dem Jahre 1931 einen radikalen Umbruch erfährt. Während bis dahin in der Nachkriegszeit die Einfuhr überwog, zeigte sich 1931 ein Ausfuhrüberschuß:

Hopfen in t[25])

| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhrüberschuß | Ausfuhrüberschuß |
|---|---|---|---|---|
| 1913 | 2513 | 6486 | | 3973 |
| 1924 | 6352 | 1006 | 5346 | |
| 1925 | 5619 | 756 | 4863 | |
| 1926 | 7236 | 524 | 6712 | |
| 1927 | 4864 | 1735 | 3129 | |
| 1928 | 4521 | 1402 | 3119 | |
| 1929 | 3634 | 2304 | 1330 | |
| 1930 | 2808 | 2595 | 213 | |
| 1931 | 1759 | 4420 | | 2661 |
| 1932 | 1736 | 2113 | | 377 |

Auch in der Forstwirtschaft muß die Reichsbahn durch tarifpolitische Maßnahmen den veränderten Verhältnissen Rechnung tragen. Gerade in der Forstwirtschaft gilt es, die durch die neuen Grenzen ungünstig liegenden Provinzen auf dem äußeren wie dem inneren Markte zu unterstützen. Beim Holz wird das tschechische Erzeugnis, sei es nun Stamm- oder Prügelholz, sei es Papier- oder Brennholz, durch besondere Ausnahmetarife von Ostpreußen und

24) 1934 aufgehoben; der Grund zur Aufhebung blieb unbekannt.
25) nach den Statistischen Jahrbüchern.

Schlesien nach den deutschen Verbrauchsgebieten, zurückgedrängt. Diese Tarife sind sehr fein konstruiert, um entferntere Gebiete gegenüber ostelbischen Gebieten nicht zu bevorzugen. Ein Beispiel ist der AT 1 B 50, der nur schwaches Grubenholz beim Transport nach dem Ruhrgebiet begünstigt, während das starke im Interesse des oberschlesischen Bergbaus nicht bevorzugt behandelt wird.

Auf die vielen Ausnahmetarife zur Beseitigung der durch Wind- und Schneebruch, Eulenfraß usw. entstandenen Notstände ist nicht einzugehen, da diese Ausnahmetarife allgemein den Absatz auf dem Binnenmarkt vorsehen.

Die Holzverarbeitung hatte in der Vorkriegszeit vielfach bedeutend exportiert. Durch die Lage auf dem Weltmarkt, die Krisenerscheinungen in den Hauptabsatzländern und die aufkommende ausländische Konkurrenz (Japan) war die deutsche Holzverarbeitung — insbesondere die Heimarbeit der Gebirgsgegenden — immer notleidender geworden. Auch die Bahnverwaltung beteiligte sich an den Hilfsmaßnahmen. So erhält die Spielwarenindustrie des Böhmerwaldes eine Verbilligung zum Versand nach Nürnberg und nach Binnenhafen (1 B 61), die Kistenindustrie eine bis zu 55% gehende Ermäßigung (1 B 6). Fässer werden nach Aufhebung der Prohibition beim Transport nach den Vereinigten Staaten im Binnenumschlag begünstigt (1 U 2). Holzmehl zur Linoleumherstellung wird im Wettbewerb mit dem Ausland auf der Strecke von Murr (Neckartal) nach Delmenhorst verbilligt befördert.

Ehe wir die tarifarischen Unterstützungen für die Industrie untersuchen, wollen wir die Ergebnisse für die Landwirtschaft kurz zusammenfassen. Die handelspolitischen Tarife der Nachinflationszeit für die Land- und Forstwirtschaft sind zahlreicher und vielseitiger als vor dem Krieg. Die handelspolitischen Maßnahmen zum Schutze und zur Förderung der Landwirtschaft werden durch eine umfangreiche Ausnahmetarifpolitik der Reichsbahn unterstützt. An der Ueberwindung der durch den Versailler Vertrag entstandenen Schaden hat die Tarifpolitik wirkungsvoll mitgeholfen. Nachdem etwa 1926 einigermaßen normale Verhältnisse in der gesamten Wirtschaft und auch in der Handelspolitik wiederhergestellt sind, werden die Ausnahmetarife zu einem immer umfangreicheren System der Bezugsverbilligung und des Absatzschutzes ausgebaut. Wir konnten auch für die spätere Zeit die Wirksamkeit dieser Tarife — in der Gesamtheit gesehen — feststellen. Der Erfolg ist nicht mehr so groß wie zu Beginn der Ausnahmetarifpolitik. Er ist auch nicht einheitlich oder gleichartig für alle landwirtschaftlichen Güter. Die meisten Ausnahmetarife fanden wir für die Beschaffung der landwirtschaftlichen Bezugsgüter (sei es auch aus dem Ausland). Viel seltener befassen sich die Tarife mit der Abfuhr der landwirtschaftlichen Absatzgüter. Wegen des Fehlens einer nennenswerten Ausfuhr sind die handelspolitischen Tarife, die den

Abtransport der landwirtschaftlichen Produkte unterstützen sollen, überwiegend vom Gedanken der Abwehr ausländischer Produkte auf dem Binnenmarkt beherrscht. Die Erfolge, die hier erzielt wurden, sind jedoch nicht ausschließlich als Auswirkung der abwehrenden Tarifmaßnahmen anzusprechen. Ihr Erfolg erscheint gering, während die Ausfuhrtarife zwar erfolgreich, aber unbedeutend sind und oft sogar nach kurzer Laufzeit aufgehoben werden.

## III.

Wenn wir nun für die industriellen Erzeugnisse die Bedeutung und Wirkung der Verkehrspolitik würdigen wollen, müssen wir zum besseren Verständnis eine kurze Charakterisierung der industriellen Handelspolitik der Nachkriegszeit vorausschicken. Wir hatten oben bereits gesehen, welche Verluste das Reich auf industriellem Gebiete — sei es infolge Landabtretung oder Reparationslieferungen — durch den Versailler Vertrag erlitten hatte. Durch die Inflation waren die handelspolitischen Vorgänge überdeckt worden. Als sich dann mit der Stabilisierung der Vorhang lüftete, schützte ein „gewaltig erhöhter autonomer Tarif — kein Doppeltarif — mit einer langen Reihe von Ausfuhrverboten" die Industrie[26]).

Mit der Stabilisierung der Mark fiel gleichzeitig für die ausländischen Käufer der Reiz zum Kauf deutscher Waren weg, weil sie keinen Währungsvorteil mehr hatten. Die Zollmauern des Auslands und die Diskriminierung deutscher Erzeugnisse wirkten sich jetzt in vollem Maße aus. Die Ausfuhr ging schlagartig zurück. Wollte man die Ausfuhr aufrechterhalten, so mußten Mittel zu ihrer Unterstützung gefunden werden. An erster Stelle stehen die Ausfuhrtarife, die nach der Wiedererlangung der deutschen Verkehrsfreiheit eingeführt werden.

Die deutsche Industrie war zum Teil überhaupt nicht in der Lage, auszuführen, sondern mußte sogar danach streben, die ausländischen Konkurrenzgüter vom inneren Markte fernzuhalten, weil diese am Ende der Inflation preislich günstiger lagen. Außerdem wurde nach der Stabilisierung im Jahre 1924 das bestehende, vom Kriege übernommene Verbotsystem weitgehend abgebaut. Um einen größeren Druck auf die Handelsvertragspartner ausüben zu können, wurden durch die Zolltarifnovelle vom 17. August 1925 zahlreiche Industriezölle weiter erhöht[27]). Die Aufhebung der Einfuhrverbote erforderte auch auf dem Binnenmarkte die tarifarische Unterstützung der Industrieerzeugnisse, die durch die Konkurrenz aus den abgetretenen deutschen Gebieten in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Wie für die Vorkriegszeit können wir nicht alle handelspolitisch bedingten oder wirksamen Eisenbahntarife untersuchen, sondern wir

26) Plaut, Lit. 53 a, S. 229.
27) Röpke, Lit. 61. S. 91.

müssen vielmehr für jede Erzeugungsstufe besonders charakteristische und deutliche Beispiele auswählen. Ebenso werden wir zunächst die Beispiele für reine Eisenbahntarife und dann für Bahn-Schiffahrtstarife behandeln.

Die Mittel der verkehrspolitischen Unterstützung der industriellen Handelspolitik sind im wesentlichen einfacher als in der Vorkriegszeit. Das hauptsächliche Mittel bleibt der Richtungstarif, der vielfach nur für einen Versandort gilt. Die Exportklassifizierungen sind wie vor dem Kriege selten[28]). Sie sind nur für Asbestzementplatten, Rohgips, Marmorplatten und Sulfitablauge[29]) üblich. Aber die Bedenken, die in der Vorkriegszeit noch gegenüber dem tarifarischen Raffinement bestanden, sind geschwunden. Schreibt z. B. der Ausnahmetarif 15 G 4 ostpreußische Herkunft vor, was vor dem Kriege unmöglich gewesen wäre. Durch Richtungsausnahmetarife werden bei der Ausfuhr begünstigt: Kohle, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Zement, Steinsalz, Kali, Zucker, Bier, Personen- und Lastkraftwagen, Glas, Papier und Pappe, Garne, Bänder, Gewebe, thüringische Spielwaren, Steine, Gips, Porzellan und Tonwaren, Schmelztiegel, Apothekerwaren, Drogen, Leder und Schuhwaren, zudem Stückgut und Güter der Wagenladungsklasse A bei der Aufgabe als Frachtgut[30]).

Um zu einem Urteil über die handelspolitischen Tarife der Nachkriegszeit zu kommen, müssen wir die verschiedenen Gütergruppen im einzelnen untersuchen. Wir beginnen mit der Darstellung der Lage in den Grundindustrien, besonders des Bergbaus und der Metallgewinnung, die in der Zeit vor dem Kriege die wirkungsvollste Unterstützung der Tarifpolitik erhalten hatten.

Die besonderen Probleme des Kohlenbergbaus verlangen eine eigene Darstellung. Vor dem Kriege war die deutsche Steinkohlenbilanz immer aktiv gewesen. Im Jahre 1913 betrug der Ausfuhrüberschuß an Steinkohle 24.058.000 t. Durch den Krieg und besonders durch die Ruhrbesetzung waren die Verhältnisse geradezu auf den Kopf gestellt. Deutschland führte mehr Steinkohlen ein als aus. 1923 bestand ein Einfuhrüberschuß von 24.143.000 t Steinkohle. Der Hauptanteil wurde aus England bezogen. Die Unterstützung der deutschen Kohlenerzeugung ist daher eine der vordringlichsten Aufgaben der Verkehrspolitik gewesen. So finden wir schon sehr früh eine Reihe von Ausnahmetarifen, die diesen Zweck verfolgen. Die meisten Binnentarife suchen wie in der Vorkriegszeit die ausländische, vorwiegend englische, auf dem Wasserwege eindringende Kohle zu verdrängen. Eine Anzahl von Ausnahmetarifen, die von den deutschen Kohlenproduktionsstätten nach allen deutschen Bahnhöfen gelten, suchen den

28) Die meisten Detarifierungen im Falle der Ausfuhr werden 1928 in Ausnahmetarife übergeführt. Vgl. oben S. 62.
29) v. Beckerath, Lit. 4, S. 150.
30) v. Beckerath, Lit. 4, S. 150.

Vorkriegszustand wieder herzustellen, so z. B. die Ausnahmetarife 6 B 11, 12, 13, 14. Daneben treten auf bestimmte innerdeutsche Verkehrsbeziehungen beschränkte Ausnahmetarife, namentlich für Anthrazit im Wettbewerb mit englischem (6 B 51). —

Neben den Ausnahmetarifen hielt der Staffeltarif, der erst nach der Inflation zur vollen Auswirkung kam, die ausländische Kohle auf mittleren und größeren Entfernungen fern. Im Verkehr vom Ruhrgebiet nach den Rhein-Main-Häfen hatte sich nämlich herausgestellt, daß der zweimalige Umschlag der Ruhrkohle bei fast allen Verkehrsbeziehungen teurer zu stehen kam als der direkte Bahntransport. Um der Rheinschiffahrt jedoch eines ihrer wichtigsten Güter der Vorkriegszeit zu belassen, wurde der Umschlagtarif 6 U 1 eingeführt. Er regelt den Verkehr vom Ruhrgebiet nach den Rhein-Main-Häfen und ist in seiner Konstruktion besonders interessant. Er gilt nur für solche Mengen Kohle, die nachweisbar vor dem Schiffstransport auf deutschen Bahnen befördert wurden. Durch diese Vorschrift ist er für englische Kohle nicht anwendbar[31]). Man hat darauf oft gefolgert, daß man absichtlich die englische Kohle ausschließen wollte. Da aber die direkte Bahnfracht billiger als die Umschlagfracht gewesen wäre, ist die Erstellung dieses Umschlagstarifes weniger eine handelspolitische Maßnahme, als eine Unterstützung der Rheinschiffahrt. Dies wird ohne weiteres klar, wenn man die Wirkung des Staffeltarifs der Nachkriegszeit mit dem Kilometertarif der Vorkriegszeit vergleicht. Es ist also in Wahrheit nicht der Ausnahmetarif, der die englische Kohle fernhält, sondern vielmehr der Staffeltarif.

Der Erfolg des neuen Staffeltarifs und der Ausnahmetarife ließ nicht lange auf sich warten; bereits 1925 ist ein Ausfuhrüberschuß für Steinkohle zu verzeichnen.

31) vgl. v. Beckerath, Lit. 4, S. 149.

Steinkohlen in 1000 t[32])

| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr- überschuß | Ausfuhr- überschuß |
|---|---|---|---|---|
| 1913 | 10.340 | 34.598 | | 24.058 |
| 1923 | 25.352 | 1.209 | 24.143 | |
| 1924 | 13.202 | 2.795 | 10.407 | |
| 1925 | 7.608 | 13.646 | | 6.038 |
| 1926 | 2.867 | 28.454[33]) | | 25.987 |
| 1927 | 5.334 | 26.878[34]) | | 21.544 |
| 1928 | 7.408 | 23.895 | | 16.487 |
| 1929 | 7.903 | 26.769 | | 18.866 |
| 1930 | 6.933 | 24.383 | | 17.450 |
| 1931 | 5.772 | 23.123 | | 17.351 |
| 1932 | 4.204 | 18.312 | | 14.108 |

Der plötzliche starke Aufschwung des Jahres 1926, der im wesentlichen durch den englischen Bergarbeiterstreik verursacht war, mußte durch Ausfuhrausnahmetarife gestützt werden, wenn er nicht ebenso schnell verloren gehen sollte. So entstehen zur Förderung der Kohlenausfuhr eine Anzahl von Ausnahmetarifen, die zum Teil die Frachten bis zu 64% senken. Nach den französischen Hochofenstationen und nach Luxemburg (6 G 11, 12, 13, 14), nach Oesterreich und Italien (6 G 31, 32, 33, 34, 35, 36), nach der Tschechoslowakei, Jugoslawien und den unteren Donauländern (6 G 41, 42, 43, 44; 6 U 2) werden deutsche Kohlen auf deutschen Strecken zu ermäßigten Sätzen gefahren.

Bei den Erzen zeigten wir für die Vorkriegszeit, daß die deutsche Förderung nicht den Bedarf decken konnte und daß die handelspolitischen Tarife ohne rechten Erfolg blieben. Durch den Friedensvertrag von Versailles waren gerade Gebiete mit reichen Eisenerzvorkommen verloren gegangen. Die Eisenerzförderung betrug 1913 im alten Reichsgebiet 28 608 000 t, davon wurden nur 7.309.000 t im jetzigen Reichsgebiet gefördert.[35]) Hierauf und auf die Bedürfnisse der Eisenverhüttung Rücksicht nehmend, verbot sich ein Zoll von selbst. Erst nachdem die Eisenerzförderung in Deutschland überraschend absinkt[36]),

32) nach den Statistischen Jahrbüchern des Deutschen Reiches.

33) ohne Reparationslieferungen aus dem Stat. Jahrbuch 1927. Nach dem Stat. Jahrbuch 1928 wurden im Jahre 1926 38 034 890 t einschl. Reparationslieferungen ausgeführt. Die monatlichen Nachweise vom Dezember 1926 weisen die Ausfuhr mit 29 244 063 t aus.

34) Vom 1927 ab verstehen sich die Ausfuhrzahlen einschl. Reparationslieferungen.

35) Sonderheft 13 zu „Wirtschaft und Statistik."

36) 1950 5 741 000 t
1951 2 621 000 t
1952 1 340 000 t

werden überall Mittel und Wege gesucht, dem Mangel an Rohstoffen zu steuern. Dies ist umso erforderlicher, als die durch die Devisennot hervorgerufene Lage eine Rohstoffknappheit befürchten läßt. Die Bemühungen der Reichsregierung zur restlosen Erfassung und Wiederverarbeitung der in Deutschland anfallenden Abfall- und Altstoffe werden durch den Ausnahmetarif 7 B 23 gefördert[37]). Die Einfuhrvergünstigungen für ausländische Erze fallen teilweise fort (AT 7 B 5). An ihre Stelle treten besondere Ermäßigungen für den Abbau der Schlackenhalden der teils vor Jahren stillgelegten Kupferhütten. So werden nach dem neuen Ausnahmetarif 7 B 5 Kupferschlacken, die noch zur Herstellung von Eisen verwendbar sind, von Struthütten nach Duisburg-Hochfeld-Süd mit einem Erlaß von 42% der Frachtenklasse G befördert. Aehnliche Erleichterungen bringen die Ausnahmetarife 7 B 28 und 7 B 29.

Bei den übrigen Erzen liegen die Verhältnisse nur insofern anders, als es bereits früher feststand, daß durch die Diskrepanz zwischen ausländischen und inländischen Gewinnungskosten die deutschen Erzeugnisse immer mehr vom Binnenmarkte verdrängt wurden. Es stand sogar zu befürchten, daß der Bergbau und die Verhüttung vollständig zum Erliegen kämen. Umfangreiche Hilfsmaßnahmen der Reichs- und Staatsregierung und Rationalisierungsmaßnahmen reichten nicht aus; die Reichsbahn mußte die notleidenden Bergwerke und Hütten unterstützen. Die Erze werden nach den Stolberger und Harzer Hütten zu den Ausnahmetarifen 7 B 10, 7 B 12 befördert, deren Sätze unter denen der Klasse G liegen. —

Da die Entfernungen zwischen Erzgewinnung und -verhüttung meist sehr gering sind, konten diese Maßnahmen allein nicht die deutsche Erzverhüttung und damit gleichzeitig die deutsche Erzförderung am Leben erhalten. Es mag daher in diesem Zusammenhange gestattet sein, bereits auf die anderen tarifarischen Maßnahmen zur Stützung der deutschen Hütten einzugehen, d. i. einmal durch verbillige Anfuhr der zur Verhüttung benötigten Kohlen, zum anderen durch verbilligte Abfuhr des Rohbleis, Rohkupfers und des Rohzinks. Der Blei- und Zinkproduktion des Stolberger Bezirks wurde ein besonderer Kohlentarif (6 B 21), der des Harzer Bezirks der AT 6 B 26 und der Kupferproduktion des Mansfelder Bezirks der AT 6 B 28 eingeräumt. Gleichzeitig werden die zinkhaltigen Schlacken von den Harzer Erzhütten zur Entzinkung nach Oker zum Ausnahmetarif 7 B 15 gefahren. Außerdem werden den Metallen Rohblei und Rohkupfer Frachtsätze gewährt, die fast 50% unter der Normalklasse A liegen (9 B 3, 9 B 8, 9 B 9). Das gleiche trifft auch für die Mansfelder Hütten bei Hettstedt und Ilsenburg (9 B 2) zu.

37) Man rechnet allgemein damit, daß diese Anpassung der Frachtenlage an die Wirtschaftsverhältnisse vom Normaltarif übernommen wird.

Den Erfolg dieser Maßnahmen können wir am Beispiel der Blei- und Silbererze verfolgen; während zunächst der Verbrauch ausländischer Erze schneller steigt als derjenige inländischer Erze, geht er nach 1930 stärker zurück.

Verbrauch an Blei- und Silbererzen in t[38])

| | davon inländisch | davon ausländisch | inländische Erze in % |
|---|---|---|---|
| 1924 | 98 356 | 22 151 | 82 |
| 1926 | 109 885 | 56 199 | 66 |
| 1928 | 115 642 | 68 343 | 60 |
| 1929 | 149 617 | 81 955 | 65 |
| 1930 | 176 642 | 93 284 | 65 |
| 1931 | 166 111 | 77 532 | 70 |
| 1932 | 158 944 | 62 131 | 72 |

Die Devisennot der Jahre 1933/34 bringt es mit sich, daß bisher unwirtschaftlicher, oder durch ausländische Konkurrenz unwirtschaftlich gewordener Erzbergbau durch Ausnahmetarife wieder zu neuem Leben erweckt wird. Der infolge des polnischen Wirtschaftskrieges im August 1929 zur Stillegung gezwungenen Grube bei Ober-Schmiedeberg (Rsgb.) wurde eine Ermäßigung von rund 63% der billigsten Klasse G gewährt (7 B 22). Bei neuem Erzvorkommen gewährt der Ausnahmetarif 7 B 26 sogar eine 67%ige Ermäßigung. Schwefelkies, dessen Entzinkung bisher nicht lohnend war, wird mit einem ähnlichen Frachterlaß bedacht (7 B 27). Auch Kupferrückstände und Abfälle aus inländischer Produktion werden deklassifiziert (7 B 17, Klasse F statt D). Für Schrott aller Art entstehen ebenfalls einige Ausnahmetarife (7 B 13, 14, 16). Wie sehr die Tarifermäßigungen den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechen, geht aus der 23%igen Transportsteigerung während eines Jahres hervor: Zu den Sätzen der AT 7 B 13, 14, 16, 17 wurden im Jahre 1933[39]) 58 800 t, im Jahre 1934 73.500 t befördert[40]). Die Tarifpolitik der Reichsbahn hat also auch beim Auftauen von Abfallstoffen erfolgreich mitgewirkt.

Im Salzbergbau hatte vor dem Kriege die Gegend von Inowrazlaw (Hohensalza) für den Export eine gewisse Bedeutung erlangt. Die Konkurrenz dieser ehemals deutschen Salzbergwerke erforderte neben einigen Binnentarifen einen allgemeinen Ausfuhrtarif (13 A 1) und einen Exporttarif über die trockene Grenze (13 G 1) für die Aus-

38) Sonderheft zu Wirtschaft und Statistik Nr. 13. Industrielle Produktion bis 1934. S. 44.

39) vor der Einführung der Tarife.

40) An Hand der Angaben in der Reichsbahnstufenstatistik zusammengestellt. —

fuhr nach Oesterreich. Mit Elsaß-Lothringen gingen die wertvollen Kalilager verloren. Auch hier mußten die im Reiche verbliebenen Bergwerksbetriebe durch Binnentarife geschützt werden.

Bei der Gruppe der Erden und Steine finden wir allein 65 Binnenausnahmetarife vor[41]). Hiervon sind jedoch, soweit sich das aus dem Tarifverzeichnis ersehen läßt, nur sehr wenige als handelspolitische Tarife anzusprechen. Anders dagegen die 15 G- und A-Tarife, die für Glassand, Asbest, Kalkstein, Kaolin, gemahlene Erde, Bimstein, Bimskies, Betonwaren, Gips, Marmor, Zement, Pflastersteine usw. gelten. Bei diesen Tarifen handelt es sich um reine Ausfuhrunterstützungen.

Besondere Bedeutung kommt den Tarifen zu, welche die deutsche Ausfuhr in das der deutschen Zollhoheit entrissene Saargebiet begünstigen. Beispiele sind der Ausnahmetarif 2 G 1 für Glassand, der Ausnahmetarif 4 G 2 für Brandkalk zur Verwendung in saarländischen Stahlwerken. Er sollte die selbst bei Anwendung des Scripsverfahrens noch bleibende Preisdifferenz beseitigen.

Zu den Grundindustrien ist weiter die Metallgewinnung zu rechnen. Während für das Roheisen in der Vorkriegszeit eine Reihe von Sondertarifen bestand, ist die Nachkriegszeit an derartigen Tarifen arm. Das Heft C II a des Reichsbahngütertarifs vom Februar 1933 weist für Roheisen nur zwei Ausnahmetarife auf[42]). Der eine ist der unten erörterte Schiffbaueisentarif, der andere ein Generalseehafentarif, die beide unter vielen anderen Gütern (meist aus der Weiterverarbeitung) auch Roheisen umfassen. Weitere Tarife für Roheisen gibt es nicht. Der Grund ist in der niedrigen Einstufung des Roheisens im Normaltarif zu suchen. So war z. B. der Rückgang der Einfuhr in den ersten Jahren nach der Inflation ohne Frage ein Erfolg dieser Einstufung. In der Konjunktur von 1927/28 steigt dann nochmal die Einfuhr, um danach entsprechend den Produktionsziffern abzusinken.

41) Ausnahmetarifgruppen 2—5 des Teil C II a des Tarifverzeichnisses 1934.
42) S. 117 des Heftes C II a.

Roheisen in 1000 t[43])

| | Einfuhr | Ausfuhr | inländische Erzeugung[45]) |
|---|---|---|---|
| 1924 | 260 | 56 | 7.833 |
| 1925 | 118 | 100 | 10.089 |
| 1926 | 110 | 466 | 9.636 |
| 1927 | 284 | 320[44]) | 13.089 |
| 1928 | 305 | 255[44]) | 11.804 |
| 1929 | 175 | 388[44]) | 13.239 |
| 1930 | 170 | 202[44]) | 9.698 |
| 1931 | 117 | 178[44]) | 6.061 |
| 1932 | 63 | 70 | 3.932 |
| 1933 | 75 | 36 | —[46]) |
| 1934 | 91 | 29 | —[46]) |

Die im Vergleich mit der Vorkriegszeit stark geschrumpfte Ausfuhr (1912 — 1.016.000 t, 1934 — 29.000 t) wirft die Frage auf, ob eine weitgehende Ausnahmetarifierung nicht zweckvoll gewesen wäre. Gewiß hätte sie wegen der handelspolitischen Maßnahmen der anderen Staaten oder wegen etwa entgegenstehender internationaler Kartellvereinbarungen nicht den gleichen Erfolg gehabt. Ob man vielleicht absichtlich auf einen derartigen Erfolg verzichtete wegen der knappen Erzbasis oder wegen der Produktionsverschiebung oder auch in dem Bestreben, erst die weiterverarbeiteten Güter auszuführen, läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Vielleicht wären durch die Ausfuhr die Hochofenwerke im abgetrennten Saargebiet zu sehr geschädigt worden. Eine endgültige Beantwortung dieser Fragen ist heute noch nicht möglich und muß späteren Zeiten vorbehalten bleiben.

Fast ebenso liegen die Dinge bei den Erzeugnissen, die im Bahntarif unter Eisen und Stahl zusammengefaßt sind. Sie werden zwar in einigen Ausnahmetarifen mitgenannt, die auch für Eisen- und Stahlwaren gelten, sodaß wir sie an dieser Stelle übergehen dürfen.

Die Wiederaufnahme des alten Schiffbaueisentarifs mag noch erwähnt werden. Zahlenbeispiele für seinen Erfolg anzuführen, ist jedoch verfehlt, da die Verkehrszunahme ursächlich auf den Wiederaufbau der Handelsflotte und nicht auf den Ausnahmetarif zurückgeht.

Bei den übrigen Metallen finden wir dagegen sowohl für die Rohmetalle als auch für Streifen, Bleche usw. mehrere Ausnahmetarife. Daß diese in Verbindung mit den Stützungsaktionen für die

43) nach den monatlichen Nachweisen des auswärtigen Handels Pos. 777 a.
44) einschl. Reparations-Sachlieferungen.
45) Sonderheft 13 zu „Wirtschaft und Statistik“ S. 51.
46) in dem Sonderheft 13 nicht ausgewiesen.

Hütten und der Tarifhilfe für die benötigten Kohlen und Erze, die wir bereits oben[47]) geschildert haben, von handelspolitischem Erfolg begleitet waren, erhellt aus der folgenden Tabelle:

Anteil der inländischen Produktion an der Inlandversorgung[48]) in Prozenten

| | Kupfer | Blei | Zinn |
|---|---|---|---|
| 1929 | 49 | 54 | 18 |
| 1930 | 62 | 72 | 23 |
| 1931 | 69 | 78 | 30 |

Seit 1929 können die inländischen Metallerzeuger einen wachsenden Anteil des deutschen Konsums decken. Generell dürfen wir für die Grundindustrien sagen, daß die handelspolitischen Tarife recht gute Erfolge gehabt haben.

Wie liegen die Dinge nun bei den Verarbeitungsindustrien in der Nachkriegszeit? Im Vergleich mit der Vorkriegszeit haben sich die Verhältnisse für die deutschen Fertigwaren sehr gewandelt. Hatten sie vor dem Kriege eine gewisse Vorrangstellung erobert, so müssen wir für die Nachkriegsjahre eine Ueberlegenheit ausländischer Erzeugnisse feststellen. Die Gründe hierfür sind zahlreich und so verwickelt, daß es im Rahmen unserer Untersuchungen zu weit führen würde, wenn wir ausführlich hierauf eingehen wollten. Es mag hier genügen, wenn wir einige Momente anführen, die u. a. an dieser Veränderung Schuld tragen: zunächst der Mangel an Facharbeitern und die fehlende Kenntnis von ausländischen Patenten und Arbeitsmethoden in den alliierten Staaten (so z. B. Automobilbau), dann der Aufbau von Industrien in der übrigen Welt und später die Abwertung ausländischer Währungen. — Unter diesen Umständen sind Einführungen neuer und Erhöhung bestehender Zölle für Fertigwaren keine Seltenheit mehr (Schuhe, Automobile usw.), die teilweise als Erziehungszölle gedacht sind. Wir finden natürlich gleichzeitig eine Reihe von Frachterleichterungen für die Fertigfabrikate. Wenn sie auch wegen der Einstufung dieser Güter in die höchsten Tarifklassen, in absoluten Ziffern gesehen, recht erheblich sein konnten, so müssen sie doch schwache und nur zusätzliche handelspolitische Mittel bleiben, weil die Zölle meist ein Vielfaches der Normalfrachtbelastung betragen. Daher sind vielleicht die Ausnahmetarife für Güter der Weiterverarbeitung bei weitem nicht so zahlreich wie die für Grund- und Halbstoffe. Aber es gibt darunter einzelne Binnentarife zur Unterstützung des Wettbewerbs mit ausländischen Fertigwaren im Inland, während

47) Seite 77.
48) Sonderheft Nr. 10 zu „Wirtschaft und Statistik“ S. 52.

vor dem Kriege ausschließlich Ausfuhrerleichterungen bestanden, die auf ausländischen Märkten den Wettbewerb ermöglichen sollten.

So werden für Glas und Glaswaren Binnentarife eingeführt, die überwiegend den Grenzgebieten gelten und den Anschein erwecken, als ob sie den Verbrauch deutscher Ware in diesen besonders gefährdeten Gebieten fördern sollten (22 B 1—3). Darüber hinaus werden den vorkriegszeitlichen Tarifverhältnissen entsprechende Ausfuhrerleichterungen eingeführt.

Besonders deutlich wird die tarifarische Unterstützung auf dem deutschen Markt für eine Gruppe von Gütern, bei denen man darüber streiten kann, ob sie unter den Begriff der industriellen Endprodukte fallen. Wir meinen die Treibstoffe, die als Enderzeugnisse der deutschen chemischen Industrie mit Roherzeugnissen zu konkurrieren haben. Das Benzin aus deutschen Rohstoffen wird neben anderen Maßnahmen durch Ausnahmetarife unterstützt; für Benzin aus Braunkohlen besteht der AT 14 B 2, für Leuna-Benzin der AT 14 B 3. Aber ebenso wird Z-Gas (Zeppelingas, ein Oelgas des Leunawerks, das sonst nicht wirtschaftlich verwertet werden würde) zum Ausnahmetarif von Corbetha nach Friedrichshafen verfrachtet (14 B 9); ähnlich auch Heizöl (14 B 15) und Leuchtöl (14 B 16), die alle anderweitig wegen der ausländischen Konkurrenz keinen Absatz finden würden.

Wenn auch hier nicht nur handelspolitische Gründe maßgebend gewesen sind, so dürfen wir die starken Verschiebungen in den Produktionszahlen nicht übergehen.

| | Benzin aus | |
|---|---|---|
| | inländischen | ausländischen |
| | Mineralölen[49]) | |
| | in 1000 t | |
| 1926 | 4,8 | 249,1 |
| 1927 | 2,1 | 257,4 |
| 1928 | 1,6 | 239,5 |
| 1929 | 2,3 | 290,3 |
| 1930 | 6,9 | 338,4 |
| 1931[50]) | 118,2 | 285,7 |
| 1932[50]) | 141,9 | 273,4 |

Mit dem Wachsen der Erzeugung auf synthetischem Wege geht die Gewinnung aus ausländischen Mineralölen zurück. Dieser Erfolg des synthetischen Erzeugnisses ist nun keineswegs nur die Folge der Tariferleichterungen, sondern anderer, teils auf außerwirtschaftlichen Gebieten liegenden Dinge. Eine derartige Industrie hochzuziehen,

49) aus Sonderheft Nr. 13 zu „Wirtschaft und Statistik“ S. 19.
50) seit 1931 synthet. Produktion mit berücksichtigt.

konnte bei hohen Benzinzöllen gelingen; der Anteil der Eisenbahntarife am Erfolg ist nur unterstützender Natur.

Bei den alten Ausfuhrartikeln finden wir dagegen keine Binnentarife, die den Absatz im Inland erleichtern könnten. Hier herrschen die Ausfuhrausnahmetarife vor, die meist schon 1924 wieder eingeführt wurden. Trotzdem reichte die Ausfuhr dieser Artikel bei weitem nicht an die Vorkriegszeit heran.

Als Beispiel können wir die Eisen- und Stahlwaren herausgreifen. Hier wird nicht zu Unrecht der starke Rückgang der Ausfuhr auf die hohe Einstufung im Normaltarif zurückgeführt. „Während vor dem Kriege die Eisen- und Stahlwaren beim Wagenladungsversand in der Hauptsache nach Spezialtarif I tarifierten[51]), sind diese Waren anläßlich der Tarifrevision im Jahre 1920 in die höchste Klasse A versetzt worden. Nach und nach gelangten die billigen Eisen- und Stahlwaren in vereinzelten Fällen nach Klasse B. Erst im Jahre 1926 wurden fast sämtliche Eisen- und Stahlwaren in die Klasse B abtarifiert. Dem Spezialtarif der Vorkriegszeit entspricht aber nicht die Klasse B, sondern die Klasse C, sodaß diese Waren z. Zt. um eine Stufe zu hoch eingestuft sind. Dementsprechend gestalten sich die prozentualen Mehrbelastungen auf 300 km Entfernungen bei 5-to-Versand auf 88 Prozent und bei 10-to-Versand auf 98 Prozent[52])."

Mit den Detarifierungen im Normaltarif (Ende 1926) und der Einführung des Ausfuhrtarifs AT 35 a (jetzt 8 G 1; Ende 1928) wächst die Ausfuhr der Eisen- und Stahlwaren an.

51) Der Spezialtarif I galt im wesentlichen für Fertigwaren bei 10 t-Versand. Bei 5 t-Versand wurde Spezialtarif A 2 angewandt. Fertigwaren, die im Tarif nicht besonders genannt waren, fielen als „Güter aller Art" in die allg. Wagenladungsklasse (bei 5 t — A 1, bei 10 t — B). Die Sätze des Spezialtarifs I lagen mit 4,5 Pfg. p. tkm genau zwischen denen der höchsten Tarifklasse A (6,7 Pfg p. tkm) und des niedrigsten Spezialtarifs III (2,6—2,2 Pfg p. tkm).

52) aus der Niederschrift über die Besprechung am 27. 11. 31 in Berlin zwischen Vertretern der Reichsregierung und des Eisen- und Stahlwarenindustriebundes, Lit. 51, Anlage 15, S. 49.

Versand von Eisen- und Stahlwaren nach dem Ausland in t. 1913, 1926, 1930[53]).

| | Versand nach dem Ausland | Versand nach abgetr. Gebieten u. Saargeb. | Nettoversand nach dem Ausland | Auslandsversand in % |
|---|---|---|---|---|
| | | Eiserne Röhren und Säulen | | |
| 1913 | — | — | 332.787 | 100 |
| 1926 | 47.000 | 1.064 | 45.936 | 14 |
| 1930 | 103.714 | 7.174 | 96.540 | 29 |
| | | Eisen- und Stahldraht | | |
| 1913 | — | — | 249.507 | 100 |
| 1926 | 72.000 | 2.744 | 69.256 | 28 |
| 1930 | 75.199 | 1.226 | 73.973 | 29 |
| | | Sonstige Eisenwaren | | |
| 1913 | — | — | 310.525 | 100 |
| 1926 | 152.000 | 15.532 | 136.468 | 44 |
| 1930 | 222.836 | 23.960 | 196.876 | 63 |

Bei diesen Eisen- und Stahlwaren ist ein langsames Ansteigen der Ausfuhr festzustellen, das nicht ausschließlich[54]) auf die handelspolitischen Tarife zurückzuführen ist. Die wichtigsten Tarifänderungen, die zwischen 1926 und 1930 für diese Artikel erfolgt sind, finden aber in den angeführten Vergleichszahlen deutlichen Niederschlag.

Den Produkten der deutschen Verarbeitungsindustrien kommen neben den Ausnahmetarifen noch die besonderen Vorteile aus den direkten Tarifen der Reichsbahn mit den Bahnen anderer Staaten zugute. Diese Tarife sind in ihrer überwiegenden Mehrzahl nach 1925 zustandegekommen. Diese Verbandstarife verdanken ihre Entstehung fast immer verkehrspolitischen Gründen. Dagegen dürfte der Gütertarif für den deutsch-litauisch-lettisch-estisch-chinesisch-japanischen Verkehr über die Sowjet-Union[55]) auf handelspolitische Erwägungen zurückzuführen sein. Dieser 1931 erstellte Tarif mit dem fernen Osten beginnt für Deutschland in Königsberg und umfaßt nur gewisse Güter, die sich in zwei Gruppen unterbringen lassen. Die erste Gruppe besteht ausschließlich aus den hochwertigen deutschen Exportgütern,

53) nach der Güterbewegungsstatistik und der Anlage aus Lit. 51, S. 50/51.
54) Zum Teil geht das Ansteigen der Ausfuhr auf die Verträge der Kartellverbände zurück. Aviverträge.
55) Nr. 200 des Verzeichnisses der Tarife. Berlin 1933.

wie Medikamente, Insektenpulver, Papier (nur soweit es aus Lumpen hergestellt ist), Nadeln, optische Geräte, Teile von elektrischen Anlagen, Fernsprecher usw., während die zweite Gruppe für Produkte Ostasiens, die in Deutschland keinen Wettbewerber haben, z. B. Tee und Rohseide, gilt. Der Vorteil für die deutschen Exporterzeugnisse gegenüber dem Seeweg liegt vor allem darin, daß die Güter um Wochen eher ans Ziel kommen, vor Klimaeinflüssen geschützter reisen und so weniger leicht verrosten, vergilben oder verderben.

Die übrigen direkten Tarife erfassen den Verkehr mit den Nachbarländern und knüpfen darüber hinaus die Beziehungen der Vorkriegszeit wieder an, wie z. B. mit Italien, Jugoslawien und Ungarn, Schweden und Norwegen, Estland und Lettland, und mit Rußland. Auch sie kommen wie der Tarif mit dem fernen Osten in ihrer Wirkung den hochwertigen, deutschen Fertigfabrikaten zugute, die von vornherein auf den Bahntransport angewiesen sind und die billigere Schiffsreise nicht ausnutzen können[56]).

Ziehen wir für die Industriewirtschaft das Fazit der Ausführungen über die handelspolitischen Tarifierungen in der Nachinflationszeit, so stellen wir fest, daß alle industriellen Güter bis auf wenige Ausnahmen durch die Tarifpolitik unterstützt worden sind. Die Bedeutung dieser tarifarischen Maßnahmen ist innerhalb der einzelnen Gütergruppen verschieden; am erfolgreichsten sind die Tarife der Grundindustrien. Bei den Erzeugnissen der Verarbeitung sind die handelspolitischen Tarifierungen seltener und erweisen sich als weniger geeignet. Ihr Erfolg ist fraglich.

Ehe wir eine abschließende, zusammenfassende Darstellung geben, wollen wir, wie in dem vorausgegangenen Kapitel über die Verkehrsverhältnisse der Vorkriegszeit, die Maßnahmen, die mit der Schiffahrt zusammenhängen, im Anschluß an die Industrie geschlossen darstellen, weil die Industrie auch in der Nachkriegszeit den größeren Nutzen aus ihnen zieht.

Auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt stört die Internationalität der Ströme und fügt dem deutschen Verkehr und dem deutschen Außenhandel manchen Schaden zu, der zunächst durch die Rhein- und Ruhrbesetzung und die Inflation nicht deutlich in Erscheinung trat. Im übrigen sind handelspolitisch begründete oder handelspolitisch wirksame Ereignisse in der Nachkriegszeit nicht eingetreten. Der Ausbau des Mittellandkanals und die Verbesserung des Finowkanals haben nur rein innerhandelspolitische Motive; die staatlichen Zusammenschlüsse der Elb- und Oderschiffahrt haben in erster Linie verkehrs- und gewerbepolitische Ursachen. Durch sie ist jedoch dem Staat die Möglichkeit gegeben, evtl. auch die Stromschiffahrt als

56) Andererseits erleichtern sie die Einfuhr von leicht verderblichen, auf schnelle Beförderung angewiesenen Importgüter, wie Apfelsinen, Gemüse usw.

handelspolitisches Mittel zu verwenden. Bei der Rheinschiffahrt ist eine staatliche Zwangsorganisation mit Preisbindung nicht erfolgreich durchführbar. Die ausländische Rheinflotte hat zunächst den Handelsverkehr Deutschlands beeinflußt, ihre Wirkungen wurden aber, wie wir oben bereits gesehen haben, durch entsprechend gestaltete Bahntarife 7 G 1, 7 B 23, 8 G 7 zu erfassen, die der französischen Rheintarife 7 G, 7 B 23, 8 G 7 zu erfassen, die der französischen Rheinschiffahrt den Transport der Minette und einiger Eisenwaren zu entziehen versuchen; ein Wettbewerb, den die deutsche Rheinschiffahrt allein nicht erfolgreich durchführen könnte.

Der Ausgleich des Wettbewerbs der Eisenbahn mit der deutschen Binnenschiffahrt ist eins der schwierigsten Probleme des deutschen Verkehrslebens. Im Rahmen unserer Untersuchungen erübrigt es sich, auf diese Frage einzugehen, da es für die Handelspolitik gleichgültig ist, ob Aus- und Einfuhrwaren im Inland auf dem Wasser oder auf der Bahn verfrachtet werden. Erst von dem Augenblick an, in dem der Wettbewerb zwischen Bahn und Wasserstraßen die Handelsbilanz verändert, interessiert dieses Wettbewerbsproblem. Derartige Fälle, in denen die Bahn durch Binnenausnahmetarife die ausländische, auf dem Wasserwege herangebrachte Ware verdrängt und damit dem Wasserweg den Transport wegnimmt, liegen bei dem AT 2 B 6 (der die Verwendung von Sand aus der Gegend von Frechen zur Glasfabrikation in Porz-Urbach und Düsseldorf-Reisholz ermöglicht) und bei den AT 2 B 61 und 2 B 62 vor (die beide die Verwendung deutscher Kreide anstelle von französischer Kreide unterstützen)[58]).

Bei den Seehafen-Einfuhrtarifen muß auf die Interessen der Binnenschiffahrt Rücksicht genommen werden; so gelten z. B. die Ermäßigungen des Seehafentarifs 9 S 1 nicht nach Verbraucherplätzen, die in der Zone unmittelbar am Rhein von Duisburg über Frankfurt bis Mannheim liegen. Außerdem bestehen für einige unbedeutende Einfuhrgüter, wie Chinarinde, einige Binnen-Umschlagsausnahmetarife, die die Binnenschiffahrt begünstigen (12 U 1, 2, 3, 4).

Eine analoge Möglichkeit für die Ausfuhr gibt es nicht. Wenn eine neue Ausfuhr geschaffen wird, so geht der Binnenschiffahrt von ihrem alten Frachtbestandsteil nichts verloren. Bei einem Teil der Seehafentarife dürfte dies der Fall sein, sodaß die Klagen besonders der Rheinschiffahrt unbegründet sind, solange ihr dadurch kein Verkehr entzogen wird.

---

57) wie z. B. bei dem AT 6 U 1 vgl. oben S. 75/76.

58) Die Frage, ob eine derartige Verdrängung der Einfuhr durch heimische Erzeugnisse unter allen Umständen und um jeden Preis volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist, kann in dieser Untersuchung der tatsächlichen Verhältnisse nicht beantwortet werden. Alle Probleme der volks- oder weltwirtschaftlich anstrebenswerten Methoden der Verkehrs- und Handelspolitik liegen außerhalb der Ebene unseres Themas.

Bei der Ausfuhr ist in der Regel zweckmäßig der gemischte Bahn-Wasserverkehr zu wählen, zumal die Flotte ausländischer Staaten an derartigen Transporten keinen Anteil hat. Die vor dem Kriege bestehenden Umschlagstarife werden daher meist wiedereingeführt. Die Höhe des Vorkriegsstandes dient stets als Richtlinie, weil durch die Staffeltarife das Spannungsverhältnis verschoben werden würde (6 U 1, 6 U 2). Seit 1932 bestehen auch für Papier, Pappen und Tapeten entsprechende Ausnahmetarife, die den Export über den Wasserweg leiten (10 B 4, 10 U 1).

Die deutsche Seeschiffahrt ist durch den Versailler Vertrag noch stärker als die Binnenschiffahrt geschädigt worden. Der Neuaufbau der Handelsflotte und die dazu erforderlichen staatlichen Subventionen sind für den deutschen Außenhandel von größter Bedeutung. Aber auch in der Nachkriegszeit fehlt es in der Seeschiffahrt an besonderen Maßnahmen, die die Einfuhr oder die Ausfuhr bewußt oder gewollt verändert hätten. Die Tarife des deutschen Levante- und Afrikaverkehrs bestehen nicht mehr, und so gibt es seit Kriegsende keinen einzigen direkten Eisenbahn-Seeschiff-Tarif. Der Verfall der Weltseefrachten wirkt sich im großen gesehen für die deutsche Volkswirtschaft nicht zu günstig aus. Bei der Ausfuhr von deutscher Fertigware ist die Frachtsenkung wegen des hohen Eigenwertes nicht so bedeutend gewesen, daß sie die Ausfuhr dieser Artikel vergrößern konnte. Andererseits fördert sie gerade die Ausfuhr von Massenwaren, sodaß die Handelspolitik — soweit es sich nicht um notwendige Rohstoffe handelt — schließlich der gesteigerten Einfuhr mit Zöllen hätte begegnen müssen. Allerdings sind derartige eindeutige Fälle nicht bekannt geworden, da die Preissenkung der ausländischen Wettbewerbswaren immer auf mehrere, wichtigere Umstände zurückzuführen ist.

Ein Wettbewerb zwischen Bahn- und Seeschiffahrt ist im Gegensatz zur Binnenschiffahrt kaum, eigentlich nur in unbedeutendem Maße bei der Küstenschiffahrt möglich. Auf diesen Wettbewerb brauchen wir in diesem Zusammenhange nicht einzugehen, da er nicht von handelspolitischer Bedeutung ist.

Im allgemeinen zeigt sich vielmehr in der Nachkriegszeit ein größeres Handinhandgehen zwischen Bahn- und Seeschiffahrt von eminenter handelspolitischer Wirksamkeit. Die Zahl der Seehafentarife ist weiter angewachsen. Unter Ausschaltung der Seehafenausnahmetarife 24 S 5, 24 S 6, 24 S 7, (die reine Wettbewerbstarife gegenüber ausländischen Häfen sind und zwar zum Teil Ermäßigungen bis zu 73% gewähren, aber handelspolitisch wirkungslos sind), zählen wir 19 Einfuhr- und 37 Ausfuhrtarife[59]). Seehafentarife, die in beiden Richtungen gelten, gibt es im Gegensatz zur Vorkriegszeit nicht mehr.

59) Deutscher Eisenbahngütertarif Teil II, Anhang zu Heft C II a, nach dem Stand vom 1. 2. 1934 und Verzeichnis der Tarife.

Da nach dem neuen Tarifschema von vorneherein die ausländischen Rohstoffe billiger befördert werden, sind die Seehafeneinfuhrtarife nicht mehr die einzigen Importermäßigungen. Der Grund zu ihrer Einführung ist noch weniger als früher die billige Rohstoffversorgung der Industrie, als vielmehr die Erhaltung und Unterstützung der deutschen Seehäfen und des deutschen Seehandels. Die Seehafeneinfuhrtarife bevorzugen wie in der Vorkriegszeit vornehmlich Güter, die nicht oder nicht ausreichend in Deutschland wachsen bezw. gefunden werden. Sie wollen nicht unmittelbar die heimische Industrie unterstützen und können daher nicht als handelspolitische Tarife charakterisiert werden. Eine Ausnahme bilden die Seehafeneinfuhrtarife für Baumwolle, Linters usw. (21 S 1—5). Sie sind nicht nur im Interesse der Seehäfen gebildet worden, sondern müssen als Unterstützung der heimischen Textil- und Kunstseidenindustrie gewertet werden. Deutlich wird dies besonders in den Nichtwettbewerbsgebieten. d. h. in den Gebieten, wo für die deutschen Seehäfen gar keine Häfenkonkurrenz vorliegt, und in denen die Frachten trotzdem um 20—30% gesenkt werden.

Als weitere Unterstützung der Seeschiffahrt durch die Eisenbahn lassen sich noch ein paar andere Tarifmaßnahmen auslegen. Zum Beispiel die bereits erwähnte Wiederaufnahme der Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen, die Einführung eines Ausnahmetarifs für Schiffsproviant, der die regelmäßige Aufnahme deutschen Proviants in deutschen Häfen und auf deutschen Schiffen erleichtern soll (18 B 10). Schließlich eine Menge von Ausnahmetarifen, die der deutschen Fischereiflotte zugute kommen (Ausnahmetarife der Gruppen 15 B und 15 G).

An anderer Stelle ist bereits auf die nachteilige Wirkung des Staffeltarifs für den Export von höherwertigen Fertigfabrikaten hingewiesen. Es kann daher nicht verwundern, wenn die Seehafenausfuhrtarife zahlenmäßig angewachsen sind und vornehmlich die Güter der höheren Tarifklassen begünstigen. So finden wir u. a. Seehafenausnahmetarife für Porzellanwaren, Eisen- und Stahlwaren, Fahrzeuge, Kraftwagen, Bleche, Schienen, Laschen, Papier- und Pappwaren, Holzschliff, Holzzellstoff, Phosphate, Aetzkali usw. Als Beispiel für die Wirksamkeit dieser Tarife greifen wir den AT 8 S 2 für Personen- und Lastkraftwagen heraus, der 1926 zum ersten Mal eingeführt und dann nach Ablauf neu errichtet wurde. Der Auslandsabsatz der deutschen Firmen stieg bei sinkender Produktion an[60]):

60) aus Sonderheft Nr. 13 zu „Wirtschaft und Statistik“ S. 61. — Angaben über den Empfang der Seehafenstationen an Kraftfahrzeugen lassen sich nicht machen, da die Güterbewegungsstatistik Kraftfahrzeuge nicht gesondert ausweist.

Personenkraftwagen in Stück

| | Produktion deutscher | Auslandsabsatz Firmen[61]) |
|---|---|---|
| 1928 | 80 362 | 4 133 |
| 1929 | 73 675 | 3 937 |
| 1930 | 60 231 | 3 289 |
| 1931 | 55 585 | 7 779 |
| 1932 | 42 006 | 7 332 |

Obgleich auch in erster Linie die Umstellung in der Fabrikation und die dadurch ermöglichten Preissenkungen hieran beteiligt sind, geht man nicht fehl, wenn man einen Teil dieses Erfolges auf die Ausfuhrtarife zurückführt.

Generell sind die Seehafenausfuhrtarife als Industrieunterstützungsmaßnahmen anzusprechen, umsomehr, als fast überall die Tarifsätze auch im Nichtwettbewerbsgebiete stark ermäßigt sind. Besondere Ermäßigung verdient die Unterstützung des kleineren Industrieexports durch die Stückgut- und Behälterseehafenausfuhrtarife (24 S 1, 24 S 2), die allerdings meist verkehrs- bezw. seehafenpolitisch begründet sind.

Schließlich war für die deutschen Seehäfen auch die ausländische Durchfuhr von Wichtigkeit, sodaß es erlaubt ist, hier kurz darauf einzugehen. Die Gewinnung der Durchfuhr für die deutschen Seehäfen kann aber mit den Interessen der exportierenden Produzenten in Widerspruch geraten. Ein Beispiel für Industrieprodukte ist allerdings nicht greifbar, wohl aber mehrere für ländliche Erzeugnisse. So mußte 1932 für den Allgäuer Käse ein Ausnahmetarif (18 S 2) gebildet werden, weil die Schweizer Produzenten durch den Ausnahmetarif SD 2 begünstigt waren. Aber nicht nur bei den SD-(Seehafendurchfuhr-)Tarifen ist die Verletzung der Erzeugerinteressen möglich, sondern ebenso bei reinen Bahndurchfuhrtarifen. Eine Lösung dieses Problems, das gewissermaßen die Kehrseite unseres Themas darstellt, kann nur durch richtiges, den jeweiligen Zeitverhältnissen angepaßtes Abwägen von Unterstützung der Handelspolitik und Gewinnung der Durchfuhr gefunden werden. Nicht immer ist diese Frage richtig gelöst worden, und die Verkehrspolitik steht manchmal der Handelspolitik entgegen[62]).

61) im Gegensatz zu Montagebetrieben.

62) Dafür finden wir in der Literatur mehrere Hinweise. Insbesondere gab es hierfür in den Zeiten der Staatsbahnen eine Menge Beispiele. Aber auch in Zeiten der Reichsbahn ist es bisweilen vorgekommen.

So schreibt Alfons Schmitt in der Handels- und Verkehrspolitik von Adolf Weber (Lit. 90, S. 181): „Als z. B. die Reichsbahn, um tschechischen Exportzucker nach der Schweiz, der vor dem Kriege ausschließlich über die deutschen

Die Abhandlung wäre unvollständig, wenn wir vor der Zusammenfassung unserer Untersuchungen nicht flüchtig auf den Kraft- und Flugverkehr eingehen wollten. Diese beiden Verkehrsarten haben bis heute zu keinen erwähnenswerten handelspolitischen Auswirkung geführt. Die Unterstützung, die diese Verkehrszweige in den letzten Jahren erfahren haben, geht weniger auf handelspolitische, als auf rein verkehrspolitische Ursachen zurück. Die Vorteile, die der Kraftverkehr der Bahnbeförderung gegenüber hat, wie z. B. der Verkehr von Haus zu Haus, sind unter Umständen innerhandelspolitisch wertvoll. Vorteile eines derartigen Verkehrs über die Staatsgrenzen hinweg lassen sich nicht feststellen, weil hierzu eine genaue Kenntnis der jeweils beförderten Mengen, ihrer Versender und Empfänger notwendig wäre. Wenn sich hierbei wirklich Vorteile des Kraftverkehrs herausstellen sollten, so dürfte der Autoverkehr nur für die kürzeren Transporte über die Grenze und in erster Linie für leicht verderbliche Güter in Frage kommen. Die Dinge sind hier zu sehr im Fluß, als daß man ein endgültiges Urteil abgeben könnte. Denken wir nur z. B. an die Reichsautobahnen. Deren Bau läßt sich heute noch nicht in seiner Wirkung auf die Handelspolitik untersuchen, umsoweniger, als es heute unklar ist, zu welchem Anteil die Autobahn für den Gütertransport benutzt werden und wie hoch sich die Benutzungsgebühren stellen werden.

## IV.

Wenn wir zum Schluß die Ergebnisse unserer Untersuchungen für die Nachkriegszeit zusammenfassen, können wir feststellen, daß es zunächst die vordringlichste Aufgabe war, die durch die veränderten Grenzen hervorgerufenen Schäden durch Ausnahmetarife zu beseitigen oder zu mildern. Dies ist auch gelungen, am besten bei den Grundindustrien. Besonderer Erfolg war den Tarifmaßnahmen beschieden bei den Gütern des Bergbaus; denken wir z. B. an Kohle oder an Erze, bei denen sich der Anteil inländischer Förderung vergrößerte. Bei den späteren Erzeugungsstufen ist das Bild uneinheitlich. Gewiß sind z. B. beim Benzin schöne Erfolge zu verzeichnen, aber diese sind nicht ausschließlich als Folge der Tarifmaßnahmen zu werten.

Wir haben für die ganze Nachkriegszeit — sei es für landwirtschaftliche oder industrielle Güter — den Eindruck gewonnen, daß

---

Linien gegangen war, in der Nachinflationszeit aber über die tschechischen und österreichischen Bahnen geführt wurde, zurückzugewinnen, einen sehr niedrigen Durchfuhrtarif erstellte, der im Kampf mit den Bahnen der konkurrierenden Ländern noch mehrfach verbilligt wurde, wurde der tschechische Zucker in der Schweiz schließlich so billig, daß der viel näher liegende deutsche Zucker nicht mehr wettbewerbsfähig war.“ Die neugewonnene Durchfuhr unterdrückt die volkswirtschaftlich wichtigere Ausfuhr deutschen Zuckers.

die Tarifpolitik öfter als in der Vorkriegszeit (man kann sagen bald überall) eingesetzt wird. Sie erfaßt nahezu alle deutschen Güterproduktionen, allerdings in verschieden starkem Maße. Ihre Wirkungen sind nicht bei allen Erzeugnissen gleich. Je weniger ein Gut wert ist, desto aussichtsreicher ist der Eisenbahntarif als handelspolitisches Mittel anzuwenden. Dies konnten wir bereits aus den Beispielen ersehen, die wir in der Einleitung (s. o. S. 6—7) aufgeführt haben. Bei den billigen Massengütern beträgt die Frachtbelastung unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Beförderungswege im Höchstfalle (Kohle) 30%, meist jedoch unter 20%, von den Großhandelspreisen am Konsumort gerechnet. Selbst bei überdurchschnittlichen, größeren Entfernungen kann eine Tarifsenkung die Großhandelspreise nicht um mehr als 15—20% ermäßigen[63]). Für die übrigen Güter ist die Beeinflußbarkeit durch Tarifänderungen entsprechend ihrem höheren Werte geringer[64]). Daher erklärt sich auch, daß die Anwendung der handelspolitischen Tarife bei den billigen Massengütern am erfolgreichsten war: in der Industrie bei den Produkten der Grundindustrien und in der Landwirtschaft bei den Produktionsmitteln. Nur für diese Waren können wir in der Nachkriegszeit handelspolitisch wertvolle Erfolge der Tarifpolitik verzeichnen, während die Erfolge bei allen übrigen Waren nicht eindeutig auf die Tarifpolitik zurückgeführt werden können. Der Eisenbahngütertarif ist heute nicht mehr ein hervorragendes Mittel handelspolitischer Intervention. Neben ihm sind die anderen „modernen" Mittel der Handelspolitik getreten (z. B. Kontingente, Devisenbewirtschaftung, Kompensationen usw.). Diese Mittel sind zusammen mit den Zöllen in fast allen Fällen in der Lage, den Binnenmarkt genügend zu schützen. Durch den Verfall der Weltwirtschaft des freien Austausches wird der Eisenbahngütertarif zum zweitrangigen handelspolitischen Mittel[65]).

Bei der Förderung der Ausfuhr, wo infolge der Autarkiebestrebungen der übrigen Staaten eine Hilfe am notwendigsten war, ist der Eisenbahngütertarif ein Mittel der Handelspolitik geblieben. Trotz des Absinkens des Welthandels haben wir Erfolge, besonders der Seehafenausfuhrtarife, zeigen können.

Schließlich wäre es von großer Bedeutung, wenn wir den Anteil der durch handelspolitische Tarife begünstigten Produktion an der Gesamterzeugung kennen würden. Alle Versuche, diesen Anteil zu berechnen, müssen fehlschlagen, solange wir nicht die unveröffentlichten

63) s. oben S. 7.

64) s. oben, Tabellen auf S. 6 und 7.

65) Welche Rolle die Tarifpolitik in einer vielseitig gebundenen Außenwirtschaft spielen wird, können wir heute noch nicht feststellen. Mit der Untersuchung der handelspolitischen Wirkung der Tarifpolitik bei freier Weltwirtschaft erschöpft sich unsere Arbeit. Die dargestellten Epochen und angeführten Beispiele enden in den Jahren 1932/33.

| Gütergruppe | 1870–1890 | 1890–1914 | seit 1924 |
|---|---|---|---|
| Landwirtschaft | 0 | + | ? |
| a) Produktionsmittel | 0 | + | +? |
| Düngemittel | 0 | ++ | + |
| Futtermittel | ? | + | + |
| andere Produktionsmittel | 0 | 0 | (Oelkuchen!) ? |
| b) Getreidewirtschaft | 0 | + | ? |
| c) sonstige landw. Güter | 0 (Obst +) | +? | ? (Hopfen +) |
| d) Forstwirtschaft | 0 | +? | +? |
| Industrie | +? | + | +? |
| a) Grundindustrie | +? | + | +? |
| Bergbau | ? | + | + |
| Kohle | + | ++ | ++ |
| Salz | ? | + | + |
| Erze | 0 | +? | + |
| Erde und Steine | ? | +? | ? |
| Metallgewinnung | + | + | ? |
| Roheisen | + | ++ | Normaltarif + Ausnahmetarif 0 |
| Eisen und Stahl | + | + | ? |
| übrige Metalle | 0 | ? | + |
| b) Verarbeitungsindustrie | 0 | ? | +? |
| Glas und Glaswaren | 0 | +? | ? |
| Treibstoffe | 0 | 0 | ++? |
| Eisen- und Stahlwaren | 0 | +? | +? |
| Garne und Gewebe | + | ? | ? |

*Zeichenerklärung:*

0 Handelspolitische Tarife nicht vorhanden.
? Handelspolitische Tarife vorhanden, fraglicher Erfolg.
+ Handelspolitische Tarife vorhanden, nachweisbarer Erfolg.
++ Handelspolitische Tarife vorhanden, besonderer Erfolg.
+? Nachweisbarer Erfolg, jedoch fraglich, ob nur durch handelspolitische Tarife bedingt.

*Anmerkung:* Unter Erfolg ist hier die Erzielung der beabsichtigten Wirkung für einzelne Gruppen der Volkswirtschaft verstanden. Ob diese beabsichtigte Wirkung in jedem Falle als volkswirtschaftlich anstrebenswert betrachtet werden kann, ist für unsere Untersuchung irrelevant. Das gleiche gilt für das Problem, ob die durch Tarifmaßnahmen unterstützten Gruppen tatsächlich subventionsbedürftig waren. Alle hiermit zusammenhängenden Fragen gehen über den hier gestellten Rahmen hinaus.

Stufenstatistiken der Reichsbahn heranziehen dürfen. Denn unter diesen Umständen ist eine Gegenüberstellung der Produktionsziffern und der zu handelspolitischen Ausnahmetarifen beförderten Güter nicht möglich. Ist nun der Normaltarif als handelspolitisch anzusprechen, wie etwa beim Roheisen nach dem Kriege, so ist die gesamte Produktion als begünstigt anzusehen. Wir haben oben[66]) gesehen, daß die inländische Roheisenerzeugung bis auf einen geringen Anteil von etwa 2—3% den Bedarf decken konnte. — Eine andere Frage ist es, in welchem Umfange die Gesamtproduktion tatsächlich aus dem Normaltarif Nutzen zieht, d. h. für das Roheisen: wie groß der Anteil am Inlandskonsum gewesen wäre, den die inländische Erzeugung bei anderen Eisenbahntarifen — die nicht als handelspolitisch zu bezeichnen wären — nicht hätte befriedigen können. Ohne daß wir über die Preisverhältnisse im In- und Ausland und über die Beförderungswege (für jedes Gut möglichst getrennt; Stufenstatistik!) genau unterrichtet sind, können wir diese Frage nicht beantworten.

Da wir, um die Wirkungen der Anwendung handelspolitischer Tarife zu erkennen, die tarifarischen Maßnahmen sehr speziell darstellen mußten, müssen wir nun die gewonnenen Teilerkenntnisse zu einer Gesamtübersicht zusammenstellen. Die auf Seite 92 wiedergegebene Tabelle versucht, einen Ueberblick über die Bedeutung der handelspolitischen Tarifpolitik für die einzelnen Gruppen und Zweige der deutschen Volkswirtschaft während der handelspolitischen Epochen zu geben. Diese Tabelle ist natürlich schematisch und vergröbert die Dinge. Sie kann daher keinen absoluten Anspruch auf Exaktheit und Richtigkeit haben. — Innerhalb der Epochen hat sich das Bild gewandelt. In der ersten Periode (1870—1890) finden wir eine tarifarische Intervention nur bei der Industrie. Diese ist insbesondere bei der Grundindustrie erfolgreich. In der zweiten Epoche (1890—1914) finden wir die tarifarische Intervention auch bei der Landwirtschaft. Die Erfolge konnten für nahezu alle Zweige der deutschen Volkswirtschaft nachgewiesen werden. In der Zeit nach der Inflation (1924—1933) ist die Verkehrspolitik von uneinheitlichem Erfolg begleitet. Sie wird in dieser Zeit planmäßig eingesetzt, um den Umfang der deutschen Wirtschaft zu halten, während sie in der Vorkriegszeit vereinzelt und ohne System eingesetzt wurde, um den Umfang der deutschen Wirtschaft zu vergrößern.

Es hält schwer, der Verkehrspolitik der Nachkriegszeit zu unterschieben, sie sei gegen den Handel einzelner Länder gerichtet gewesen, wie dies für die Zeit vor dem Weltkriege der Fall war. Früher mußte sie sich stets gegen bestimmte einzelne Länder wenden; heute wendet sie sich gegen jeden, der, sei es durch Valutasenkung oder durch andere Maßnahmen, den Besitzstand der deutschen Wirtschaft bedroht.

66) Tabelle Seite 80.

## Lebenslauf.

Am 12. Februar 1912 wurde ich als Sohn des Kaufmanns Emil Meyer und seiner Ehefrau Klara, geb. Jacobs, in Elberfeld geboren. Ich bin evangelisch-reformierter Konfession. Von 1918—1930 besuchte ich das Realgymnasium beim Städtischen Gymnasium in Elberfeld. Nach abgelegter Reifeprüfung (3. März 1930) studierte ich Volkswirtschaftslehre, Betriebswirtschaftslehre, Verkehrswissenschaft und Recht an der Universität Köln (S.S. 1930 bis S.S. 1933). Am 1. Juni 1933 bestand ich das Diplom-Kaufmanns-Examen in Köln mit gutem Erfolg. Danach war ich an der Universität Bonn zwei Semester immatrikuliert (W.S. 1933/34 bis S.S. 1934). Seither war ich, wie auch schon früher während der Semesterferien, in verschiedenen kaufmännischen Betrieben (8 Monate an einer Bank, 3 Monate bei einem Industrieverband, 3 Monate in der Hauptverwaltung eines Konzerns) und anschließend im elterlichen Geschäft tätig. Im übrigen arbeitete ich an der Fertigstellung meiner Doktorarbeit, die von Herrn Prof. Dr. Herbert v. Beckerath angeregt wurde. Die mündliche Promotionsprüfung bestand ich am 25. und 26. Juni 1936.

Günter Meyer-Nellm.